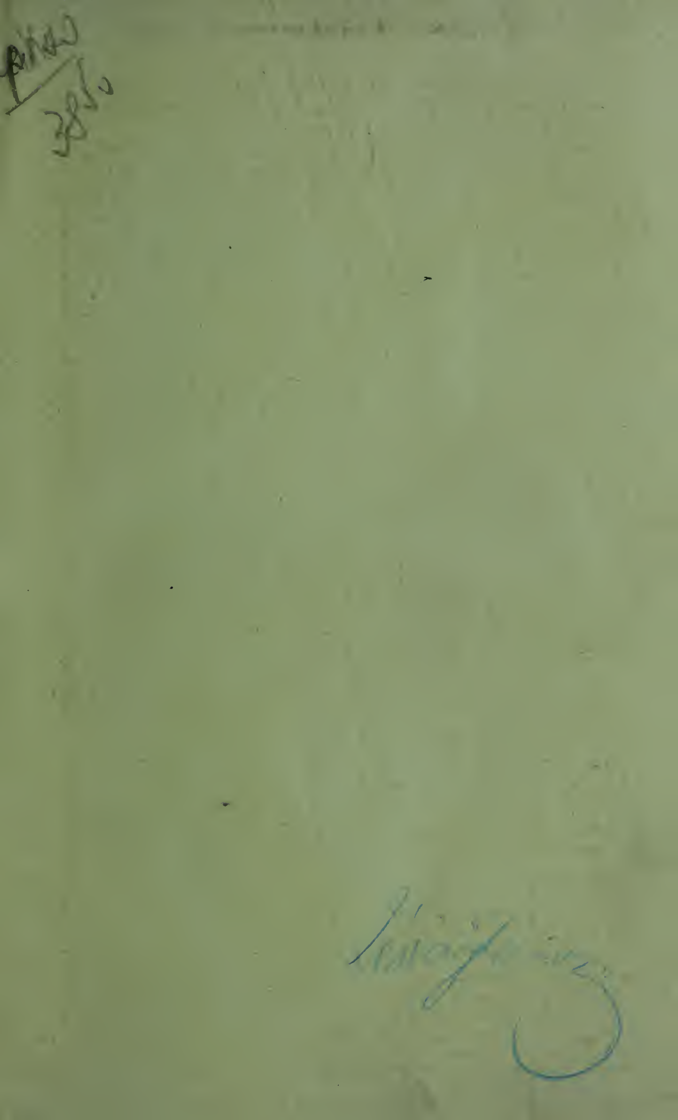
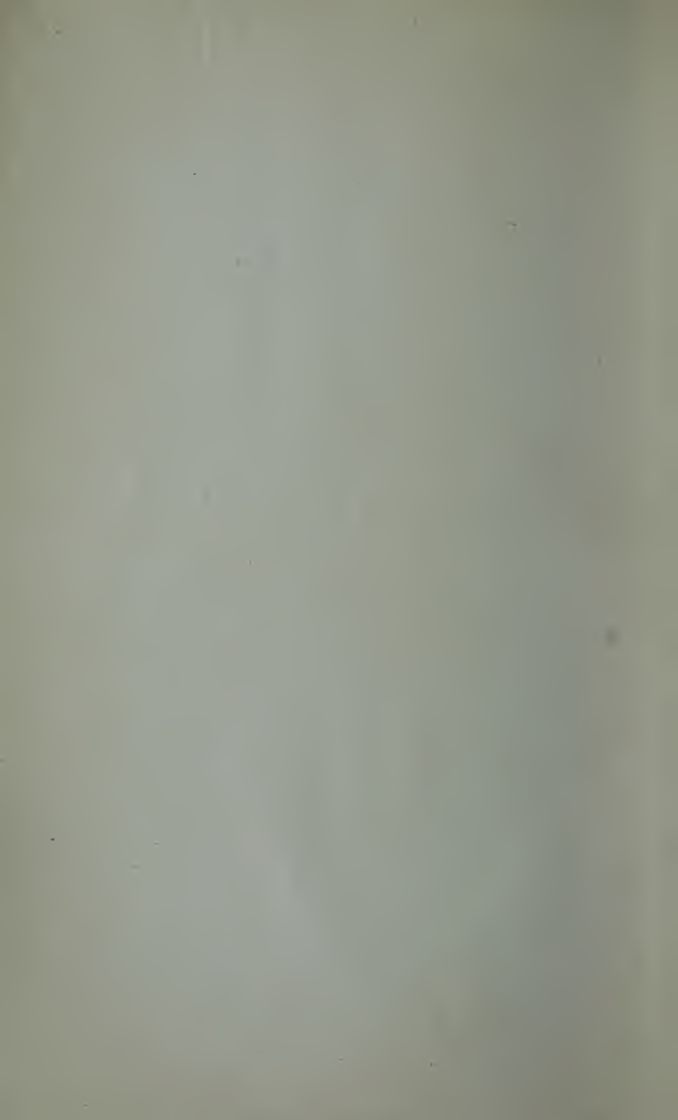


Baedeker's

NORDAMERIKA.





NORDAMERIKA

Vergleichende Maß-Tabellen.

(Vgl. S. XXXII.)

Engl. Fuß	Meter	Meter	Engl. Fuß	Engl. Miles	Kilometer	Kilometer	Engl. Miles	Acres	Hectar	Hectar	Acres
1	0,30	1	3,28	1	1,61	1	0,62	1	0,40	1	2,47
2	0,61	2	6,56	2	3,22	2	1,24	2	0,81	2	4,94
3	0,91	3	9,84	3	4,83	3	1,86	3	1,21	3	7,41
4	1,22	4	13,12	4	6,44	4	2,48	4	1,61	4	9,88
5	1,52	5	16,40	5	8,04	5	3,10	5	2,02	5	12,35
6	1,83	6	19,69	6	9,65	6	3,73	6	2,42	6	14,82
7	2,13	7	22,97	7	11,26	7	4,35	7	2,83	7	17,30
8	2,44	8	26,25	8	12,87	8	4,97	8	3,23	8	19,77
9	2,74	9	29,53	9	14,58	9	5,59	9	3,63	9	22,24
10	3,04	10	32,81	10	16,09	10	6,21	10	4,04	10	24,71
11	3,35	11	36,09	11	17,70	11	6,83	11	4,44	11	27,18
12	3,66	12	39,37	12	19,31	12	7,45	12	4,85	12	29,65
13	3,96	13	42,65	13	20,92	13	8,07	13	5,25	13	32,12
14	4,27	14	45,93	14	22,53	14	8,69	14	5,66	14	34,59
15	4,57	15	49,21	15	24,13	15	9,31	15	6,06	15	37,05
16	4,88	16	52,49	16	25,74	16	9,93	16	6,46	16	39,53
17	5,18	17	55,78	17	27,35	17	10,55	17	6,87	17	42,00
18	5,49	18	59,06	18	28,96	18	11,18	18	7,27	18	44,47
19	5,79	19	62,34	19	30,67	19	11,80	19	7,67	19	46,95
20	6,10	20	65,62	20	32,18	20	12,42	20	8,08	20	49,42

Thermometerskalen.

Fahrenheit	Réaumur	Celsius	Fahrenheit	Réaumur	Celsius	Fahrenheit	Réaumur	Celsius	Fahrenheit	Réaumur	Celsius
+100	+30,22	+37,78	+81	+21,78	+27,22	+62	+13,33	+16,67	+43	+4,89	+6,11
99	29,78	37,22	80	21,33	26,67	61	12,89	16,11	42	4,44	5,56
98	29,33	36,67	79	20,89	26,11	60	12,44	15,56	41	4,00	5,00
97	28,89	36,11	78	20,44	26,56	59	12,00	15,00	40	3,56	4,44
96	28,44	35,56	77	20,00	25,00	58	11,56	14,44	39	3,11	3,89
95	28,00	35,00	76	19,56	24,44	57	11,11	13,89	38	2,67	3,33
94	27,56	34,44	75	19,11	23,89	56	10,67	13,33	37	2,22	2,78
93	27,11	33,89	74	18,67	23,33	55	10,22	12,78	36	1,78	2,22
92	26,67	33,33	73	18,22	22,78	54	9,78	12,22	35	1,33	1,67
91	26,22	32,78	72	17,78	22,22	53	9,33	11,67	34	0,89	1,11
90	25,78	32,22	71	17,33	21,67	52	8,89	11,11	33	0,44	0,56
89	25,33	31,67	70	16,89	21,11	51	8,44	10,56	32	0,00	0,00
88	24,89	31,11	69	16,44	20,56	50	8,00	10,00	31	−0,44	−0,56
87	24,44	30,56	68	16,00	20,00	49	7,56	9,44	30	0,89	1,11
86	24,00	30,00	67	15,56	19,44	48	7,11	8,89	29	1,33	1,67
85	23,56	29,44	66	15,11	18,89	47	6,67	8,33	28	1,78	2,22
84	23,11	28,89	65	14,67	18,33	46	6,22	7,78	27	2,22	2,78
83	22,67	28,33	64	14,22	17,78	45	5,78	7,22	26	2,67	3,33
82	22,22	27,78	63	13,78	17,22	44	5,33	6,67	25	3,11	3,89

NORDAMERIKA

DIE

VEREINIGTEN STAATEN

NEBST EINEM AUSFLUG NACH

MEXIKO

HANDBUCH FÜR REISENDE

VON

K. BÆDEKER

MIT 17 KARTEN, 22 PLÄNEN UND 2 GRUNDRISSEN

LEIPZIG

VERLAG VON KARL BÆDEKER

1893


LIBRARY
MAY 16 1968
UNIVERSITY OF TORONTO

Das vorliegende Reisehandbuch für die Vereinigten Staaten von Amerika ist ein erster Versuch, einem unzweifelhaft vorhandenen Bedürfnis abzuhelfen. Der Besuch der großen Republik des Westens nimmt auch von Deutschland aus von Jahr zu Jahr zu. Nicht nur dem Kaufmann und Industriellen, dem Architekten und Ingenieur, dem Landwirt u. s. w. bietet Nordamerika eine Fülle des Interessanten und Belehrenden, sondern auch der eigentliche Tourist, dem die Länder Europas und des zunächstliegenden Orients bekannt sind, findet dort neue und einzigartige Reiseziele. Eine in jeder Hinsicht erschöpfende Darstellung des gewaltigen, an Ausdehnung ganz Europa wenig nachstehenden Gebiets war selbstverständlich in dem Rahmen eines einzigen Bandes nicht möglich und muß für spätere Auflagen in zwei oder mehreren Bänden vorbehalten bleiben.

Das Handbuch beruht im wesentlichen auf einem im gleichen Verlage in englischer Sprache erscheinenden Reisehandbuch, dessen Verfasser der langjährige Mitarbeiter an den Bädeker'schen Handbüchern *Mr. James F. Muirhead* ist. Derselbe befindet sich seit 2½ Jahren im Auftrage des Herausgebers in Amerika und hat den größten Teil des im vorliegenden Bande behandelten Gebiets persönlich bereist. Für die wertvolle Unterstützung, die ihm seitens vieler Eisenbahndirektionen, Staats- und andrer Behörden und sachkundiger Privatpersonen zu Teil geworden ist, muß der Herausgeber auch an dieser Stelle seinen besondern Dank aussprechen. Die Abrundung des Handbuchs durch eine Beschreibung von *Canada* ließ sich, um das rechtzeitige Erscheinen desselben zur Eröffnung der Columbischen Weltausstellung zu sichern, für die vorliegende Auflage nicht ermöglichen. Ein specielles Reisehandbuch für Canada in englischer Sprache ist in Vorbereitung und erscheint im Laufe des Sommers. Die Anfügung der Hauptrouten nach *Mexiko* wird vielen Besuchern des Südwestens willkommen sein.

Das Reisehandbuch für Nordamerika verfolgt dieselben Ziele, wie die in weiteren Kreisen bekannten andern Reisehandbücher des Herausgebers. Erste Aufgabe war auch hier, die Unabhängigkeit des Reisenden soviel wie möglich zu sichern; ihn instandzusetzen, mit möglichst geringem Zeit- und Geldaufwand alles Sehenswerte zu überblicken; ihn frei zu machen, und ihn so zu befähigen, mit frischem Herzen und offnen Augen alle Eindrücke in sich aufzunehmen.

Auf die Karten und Pläne wurde besondere Sorgfalt verwendet; ihre Herstellung verursachte wegen des vielfach

mangelhaften Materials nicht unerhebliche Schwierigkeiten, zu deren Überwindung *Mr. Henry Gannett*, Vorsteher des U. S. Geological Survey in Washington, in dankenswertester Weise mitgeholfen hat.

Die Entfernungen sind in vorliegendem Bande in englischen (amerikan.) Meilen angegeben, die geographischen Flächenmaße in englischen Quadratmeilen (Square Miles), die Höhen im Text in Metern (auf den Karten in englischen Fuß), die Ackermaße in Hektaren. Vgl. S. xxxii und die Tabellen vor dem Titelblatt. — Die Einwohnerzahlen und sonstigen statistischen Angaben beruhen auf dem Census von 1890, der aber bei dem raschen Wachstum der amerikan. Städte selbstverständlich heute bereits vielfach überholt ist.

Neben den Hotels ersten Ranges sind auch die empfehlenswerteren einfacheren Häuser angeführt; doch ist hierbei zu bemerken, daß der Komfort und die Güte der amerikanischen Hotels in weit höherm Grade von ihren Preisen abhängen als dies in Europa der Fall ist (vgl. S. xxv). Die im Handbuch angeführten Preise können zwar nur einen ungefähren Wert beanspruchen, werden aber, wenn auch bei besondern Anlässen leicht Erhöhungen eintreten, den Reisenden instandsetzen, wenigstens einen Überschlag der voraussichtlichen Kosten zu machen. Empfehlenswerte Häuser sind, soweit des Verfassers Kenntnis und die ihm zahlreich zugehenden Mitteilungen von Reisenden, sowie an zuverlässiger Stelle eingezogene Erkundigungen reichen, mit einem Sternchen (*) bezeichnet; doch ist diese Auszeichnung nur so zu verstehen, daß das betreffende Haus in seiner Art und im Verhältnis zu seinen Preisen gut geführt ist, und es braucht nicht besonders bemerkt zu werden, daß es unter den nicht auf diese Weise ausgezeichneten gleichfalls gute Gasthäuser giebt.

Niemand wird übrigens eine buchstäbliche Genauigkeit von einem Reisehandbuch fordern, das über zahllose Dinge Auskunft geben muß, die fortwährenden Änderungen unterworfen sind. Daher wiederholt der Herausgeber seine Bitte an die Freunde seiner Reisehandbücher, ihn auch ferner auf etwaige Irrtümer oder Auslassungen aufmerksam machen zu wollen. Jede neue Auflage wird den besten Beweis liefern, wie schätzenswert ihm stets solche Berichtigungen erschienen sind.

Für Gasthofsbesitzer, Restaurateure u. s. w. folge hier noch die Bemerkung, daß Empfehlungen in den Bædeker'schen Reisehandbüchern auf keine Weise zu erkaufen sind, *auch nicht unter der Form von Inseraten*, deren Aufnahme im Gegensatze zum Brauch andrer Reisehandbücher grundsätzlich ausgeschlossen ist.

INHALTS-VERZEICHNIS.

Verzeichnis der Karten und Pläne.

a. Karten.

b. Pläne.

Abkürzungen.

Z. = Zimmer.
F. = Frühstück (Breakfast).
D. = Dinner (Hauptmahlzeit).
n., N. = nördlich, Norden.
s., S. = südlich, Süden.
ö., O. = östlich, Osten.
w., W. = westlich, Westen.
E. = East (Osten).
r., l. = rechts, links.
br., h., l. = breit, hoch, lang.
Ho. = House.
Str. = Street, Straße.
St. = Stunde.
M. = englische Meile.
Sq.-M. = engl. Quadratmeile.
m = Meter.
Min. = Minute.
qm, qkm = Quadratmeter, Quadratkilometer.
ha = Hektar.
kg = Kilogramm.
$ = Dollar.
c. = Cent.
R. = Route, S. = Seite.
R. R. = Railroad, Railway.
So., Mo., Di., Mi., Do., Fr., Sa. = Sonntag, Montag, Dinstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag.
U. S., V. St. = United States, Vereinigte Staaten.
Vm., Nm. = Vormittag, Nachmittag.

Abkürzungen der Eisenbahnnamen s. S. xxiv, der Staatennamen s. S. 459.

Das vorzugsweise Beachtenswerte ist durch ein Sternchen (*) hervorgehoben.

EINLEITUNG.

I. Geld. Reisekosten. Paß. Zoll. Sprache. Zeit.

Geld. Die Münzeinheit in den Vereinigten Staaten ist der Dollar ($) zu 100 Cents (c.). An Goldmünzen werden Stücke zu 1, $2^1/_2$, 5, 10 und 20 Dollars geprägt; Silbermünzen sind der Dollar, Half-Dollar, Quarter-Dollar und Dime (10 c.). Das 5 c.-Stück besteht aus Nickel, die 1 c. und 2 c.-Stücke aus Bronze. Das Papiergeld der V. St. besteht aus Gold Notes (in Beträgen von $ 20, $ 50, $ 100, $ 500, $ 1000, $ 5000 und $ 10000), United States Notes (nach der grünen Rückseite „greenbacks“ genannt), U. S. Treasury Notes und Silver Certificates. Die drei letztern werden zu $ 1, $ 2, $ 5, $ 10, $ 20, $ 50, $ 100, $ 500 und $ 1000 ausgegeben. Alle sind gegen bares Geld zum Pariwert einlösbar. Die National Bank Bills, zu den gleichen Beträgen, haben ebenfalls allgemeine Gültigkeit. Im größten Teil der Verein. Staaten sind für alle Summen über $ 1 Banknoten das gewöhnliche Zahlungsmittel; nur in Kalifornien cirkuliert fast ausschließlich Gold- und Silbergeld. Man rechnet den Dollar gewöhnlich zu 4 Mark oder Shilling, doch ist der Kurs beim Einwechseln etwas höher (in Deutschland 4 ℳ 25 Pf.).

Für die Reise nach Amerika ist es zweckmäßig, das Reisegeld in Form von Kreditbriefen oder Cirkularnoten mitzunehmen, die man sich bei den größeren Bankhäusern in Berlin, Leipzig etc. leicht verschaffen kann. Ausländisches Geld hat in den Verein. Staaten keinen Kurs; selbst die canadischen Münzen von genau demselben Wert wie die amerikanischen werden meist zurückgewiesen. Postanweisungen (Post Office Orders, vgl. S. xxxi) sind für Fremde unzweckmäßig, da vor der Auszahlung in der Regel der Identitäts-Nachweis verlangt wird; dagegen geben die meisten großen Express Companies (S. 14) Geldanweisungen (Money Orders) aus, die überall ohne weiteres genommen werden.

Reisekosten. Die Kosten einer Reise nach Amerika hängen selbstverständlich von den Lebensgewohnheiten und Ansprüchen des Reisenden ab, sind aber unter allen Umständen ein Viertel bis ein Drittel höher als in Europa. Die zurückzulegenden Entfernungen sind so groß, daß die Fahrpreise wenn nicht relativ, so doch absolut höher sein müssen; ebenso sind die Hotelpreise höher, da sich annehmbare Gasthäuser zweiten oder dritten Ranges nur ausnahmsweise finden. Bei mäßigen Ansprüchen wird man zwar, wenn man in Boarding Houses statt in Hotels wohnt und das Wagenfahren möglichst vermeidet, abgesehen von längeren Eisenbahnfahrten mit $ $5\text{-}7^1/_2$ (20-30 ℳ) auskommen können, doch geht man sicherer

wenn man auf eine tägliche Ausgabe von mindestens $ 10 (40 ℳ) rechnet. Ein ganzer Tag (24 St.) auf der Eisenbahn (d. h. eine Reise von 500-800 M.) kostet incl. Pullman Car und Mahlzeiten ungefähr $ 20 (80 ℳ). Fußgänger brauchen natürlich weniger, doch fallen Fußtouren kaum in den Rahmen einer kurzen Reise nach den Verein. Staaten (vgl. S. xxx). Die Unterhaltskosten schwanken in verschiedenen Teilen des Landes erheblich; New York, wo die meisten Reisenden den amerikanischen Boden betreten, und Chicago sind vielleicht die teuersten Plätze in Amerika.

Ein **Paß** ist in den Verein. Staaten zwar nicht nötig, aber zur Legitimation des Reisenden, bei Empfangnahme von Briefen etc. manchmal von Nutzen. Deutsche Reichsangehörige im wehrpflichtigen Alter von 17-27 Jahren müssen zur Reise nach Amerika entweder einen Paß oder ein Militärpapier haben, woraus hervorgeht, daß ihnen seitens der Militärbehörden die Reise gestattet ist; wer nicht eins dieser Papiere vorzeigen kann, wird zurückgewiesen.

Zoll. Die zollamtliche Untersuchung des Gepäcks bei der Ankunft in Amerka wird in der Regel mit großer Genauigkeit vorgenommen. Zollfrei sind nur die Personaleffekten des Reisenden; alle Kleidungsstücke müssen getragen sein. Der Reisende möge alle zollpflichtigen Artikel sorgfältig deklarieren, da sie sonst ohne weiteres konfisziert werden können (S. xxi).

Sprache. In New York und den großen Städten des Westens, St. Louis, Chicago, Milwaukee etc. wird soviel deutsch gesprochen, es giebt so viele deutsche Geschäfte etc., daß der Reisende mit geringer Kenntnis des Englischen zurechtkommen kann. Immerhin ist es ratsam, daß der des Englischen nicht Kundige sich vor Antritt der Reise wenigstens die nötigsten Worte und Phrasen aneignet (vgl. auch S. lv). Man vermeide unter allen Umständen, sich wegen Auskunft irgendwelcher Art an Unbekannte zu wenden, die sich nicht selten an den Bahnhöfen und Dampfbootlandeplätzen an die „Landsleute" herandrängen, und folge ausschließlich den Angaben des vorliegenden Handbuchs.

Zeit. Für Eisenbahn- und andere Zwecke wurde 1883 eine *Normalzeit* für die Verein. Staaten eingeführt, die das Land in vier Abschnitte von je 15 Längengraden (1 St.) teilt. *Östliche Zeit*, oder die des 75° W. Länge, gilt vom Atlantischen Ocean bis Detroit und Charleston; *Mittlere Zeit* (*Central Time;* 90° W. Länge) bis zu einer von Bismarck (Nord-Dakota) zur Mündung des Rio Grande laufenden Linie; *Gebirgszeit* (*Mountain Time*, 105°) bis zur W.-Grenze von Idaho, Utah und Arizona; *Pacific Time* (120°) von da bis zum Großen Ocean. Wenn es in New York Mittag ist, so ist es in Chicago 11, in Denver 10, in San Francisco 9 U. Vm. Die wirkliche Ortszeit geht gegen die Normalzeit manchmal um 30 Min. vor oder nach, worauf bei Eisenbahnfahrten Rücksicht zu nehmen ist.

II. Überfahrt von Europa nach den Vereinigten Staaten.

Für die Reise nach Nordamerika kommen hauptsächlich folgende Dampferlinien in Betracht.

I. Norddeutscher Lloyd in Bremen. Die Schnelldampfer *Spree, Havel, Lahn, Saale, Trave, Aller, Ems, Elbe* fahren vom März bis Oktober Di. und Sa., im Winter Di. *von Bremen über Southampton nach New York* (3558 Seemeilen, in 7½-8 Tagen); Fahrpreis I. Kajüte im Winter 300-500, im Sommer 450-550 ℳ, II. Kaj. 225-300 ℳ (von Southampton I. Kaj. 285-495, II. Kaj. 225-270 ℳ). Auf Retourbillette tritt eine Fahrpreis-Ermäßigung von 10% ein.

Die Überfahrtspreise schließen volle Beköstigung ein mit Ausnahme von Getränken. Die Kajüten-Reisenden erhalten vollständige Betten, Bettwäsche und Handtücher. Für Kinder von 1-12 Jahren wird der halbe Fahrpreis berechnet, wenn zwei eventuell ein Bett benutzen.

Auf jedem Schiffe ist ein staatlich geprüfter Arzt angestellt; derselbe ist verpflichtet, den Reisenden, die während der Reise erkranken, unentgeltlich Beistand zu leisten, wird aber auf Wunsch für seine Dienste eine Rechnung ausstellen. Die verabreichten Arzneien sind frei.

Die Reisenden haben sich an Bord nach den Bestimmungen der Schiffsordnung zu richten und den Anordnungen des Kapitäns nachzukommmen. Das Rauchen ist nur in den Rauchzimmern und auf dem Deck gestattet. Geistige Getränke, Wein, Bier etc. sind an Bord zu festgesetzten Preisen zu erhalten und ist es keinem Reisenden gestattet, solche bei sich zu führen.

Packete, geschlossene Briefe oder Dokumente dürfen von keinem Reisenden zur Beförderung angenommen werden, sondern sind gleich nach Ankunft an Bord an den Zahlmeister abzugeben. — Gelder, Wertpapiere und sonstige wertvolle Gegenstände können, versiegelt und mit dem Namen des Eigentümers versehen, dem Kapitän zur Aufbewahrung während der Fahrt, jedoch ohne Gewährleistung der Gesellschaft, eingehändigt werden.

Ereignisse höherer Gewalt vorbehalten, gehen die Dampfer unabänderlich an den festgesetzten Tagen ab. Die Fahrkarten für Kajüte werden bis Abends 6 Uhr vor dem Tage der Abfahrt in den Geschäftsräumen des Norddeutschen Lloyd in Bremen, Papenstraße 5, ausgegeben. Reisende, welche ihre Fahrkarten nicht rechtzeitig einlösen, verlieren unter Umständen das Anrecht auf die Überfahrt und das eingezahlte Handgeld.

Einen Passagierschein für die Überfahrt bestelle man möglichst frühzeitig (mindestens 4-6 Wochen vor der Abreise). Zur Sicherung eines Platzes ist die Einzahlung eines *Handgeldes* von ℳ 100 für jeden Platz in der Ersten Kajüte, von ℳ 50 für jeden Platz in der Zweiten Kajüte erforderlich. Bei allen Handgeldsendungen ist auf der Postanweisung oder im Briefe ausdrücklich zu bemerken, für welches Schiff und welchen Abgangstag die Plätze gesichert werden sollen. Nur nach Bezahlung dieses Handgeldes, welches später bei Entrichtung des Fahrgeldes in Abzug gebracht wird, sind die Plätze als fest belegt zu betrachten, vorausgesetzt, daß solche beim Eintreffen der Anmeldung für die gewünschte Fahrt noch frei sind. Auf Bestellung ohne Beifügung des Handgeldes werden keine Plätze belegt.

Diener und Dienerinnen erhalten Plätze in der II. Kajüte mit der Erlaubnis des Zutritts zur I. Kajüte; wird für dieselben ein Bett in der I. Kajüte gewünscht, so ist der volle Preis für I. Kajüte zu zahlen.

An **Reisegepäck** hat jeder Erwachsene ½ Kubikmeter frei, Dienstboten und Kinder von 1-12 Jahren die Hälfte.

Das Gepäck muß in Koffern, Kisten, Reisesäcken gut verpackt und jedes Stück mit dem vollen Namen des Eigentümers versehen sein und kann unter der Adresse „Norddeutscher Lloyd, Bremen" im voraus abgesandt werden; im Frachtbriefe ist der volle Name des Reisenden, der Tag der Abfahrt und der Bestimmungshafen deutlich zu vermerken.

In den Kajüten können die Reisenden nur Mantel- oder Reisesäcke bei sich behalten; Koffer, die nicht über 82 cm lang, 50 cm breit und 32 cm

hoch sind, finden in den Zimmern der I. Kajüte unter dem Sopha Platz; alles größere Gepäck wird im Gepäckraum verstaut.

Jeder Reisende hat darauf zu achten, daß er bei Ankunft am Bestimmungsorte sein Gepäck richtig empfange, da später erhobene Ansprüche nicht berücksichtigt werden können.

Am Abfahrtstage des Dampfers werden die Reisenden mittels Sonderzuges gratis nach den Abgangshäfen *Bremerhaven* oder *Nordenham* befördert (vgl. S. 1). Das Reisegepäck (s. oben) muß am Tage vor der Abfahrt zwischen 9 U. Vm. und 1 U. Nm. oder 4 bis 7 Uhr Nm. in der *Gepäckhalle* des Norddeutschen Lloyd am Centralbahnhof aufgeliefert werden. Bevor dies geschehen kann, müssen die Reisenden im Besitz der Dampferfahrkarte und des Gepäckscheines sein. Die erfolgte Annahme des Gepäcks zur ordnungsmäßigen Beförderung auf dem Dampfer wird auf dem Gepäckschein vermerkt. Gleichzeitig werden den Reisenden gegen Vorzeigung der Dampferfahrkarte und des Gepäckscheines die Fahrkarten für den Sonderzug eingehändigt. Die Reisenden können ihr Gepäck beim Norddeutschen Lloyd gegen Unfälle versichern.

Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd (Werra, Fulda, Kaiser Wilhelm II.) fahren ferner monatlich 2-3 mal zwischen *Genua* und *New York* (4100 Seemeilen, in 11 Tagen), sowie *Postdampfer* derselben Gesellschaft wöchentlich zwischen *Bremen* und *Baltimore* (3880 Seemeilen, in 12 Tagen). Erstere Linie ist namentlich für die Rückfahrt zu empfehlen.

II. **Hamburg-amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft.** Die Doppelschrauben-Schnelldampfer *Fürst Bismarck*, *Columbia*, *Normannia* und *Augusta Victoria* fahren jeden Do. *von Cuxhaven über Southampton nach New York* in 7½ Tagen; Fahrpreis I. Kajüte im Sommer 400-1100, im Winter 300-800 *M* (auf Retourbillette 10% Ermäßigung); II. Kajüte im Sommer 250-300, im Winter 225-250 *M*. — *Postdampfer* derselben Gesellschaft von *Hamburg über Havre nach New York* (3600 Seemeilen) jeden So. in 10-11 Tagen; Fahrpreis I. Kajüte im Sommer 250-300, im Winter 125-250 *M*.

Die Überfahrtsbedingungen entsprechen denen des Norddeutschen Lloyd (s. oben); die Anzahlung bei Bestellung von Plätzen, die möglichst frühzeitig geschehen sollte, beträgt 100 *M* für jeden Platz der I. Kajüte der Schnelldampfer, 60 *M* für die II. Kaj. der Schnelldampfer und die I. Kaj. der Postdampfer. Die Passagiere haben sich 24 Stunden vor der festgesetzten Abfahrt des Dampfers im Bureau der Gesellschaft in Hamburg, Dovenfleth 18-21, zu melden und ihre Fahrkarten in Empfang zu nehmen. Die Passagiere der Schnelldampfer werden am Abfahrtstage mittels Extrazuges gratis nach *Cuxhaven* befördert, wo die Einschiffung erfolgt (s. S. 1). Die Postdampfer fahren von Hamburg, Großer Grasbrook, ab.

III. **Red Star Line.** Königl. belgische Postdampfer jeden Sa. *von Antwerpen nach New York* (3343 Seemeilen, in 8-9 Tagen); Fahrpreis I. Kajüte im Sommer 260-960 *M*, im Winter 240-380 *M*; II. Kaj. 220 bez. 200 *M*.

An Reisegepäck haben die Passagiere 20 Kubikfuß frei. Vorausgesandtes Gepäck ist an *van der Becke & Marsily*, Passage Département, Antwerpen, Bassins, zu adressieren und spätestens am Tage vor der Abfahrt abzufordern. Jedes Gepäckstück muß mit dem Namen des Eigentümers sowie dem Abfahrtsdatum des Dampfers versehen sein. Der Landungsplatz der Dampfer ist am Quai du Rhin; geht das Boot früh Morgens ab (im Sommer vor 7, im Winter vor 8 Vm.) so können sich die Kajütenpassagiere am Abend vorher einschiffen.

IV. **Niederländisch-amerikanische Dampfschiff-Gesellschaft,**

2 mal wöchentlich *von Rotterdam* (und alle 4 Wochen von *Amsterdam*) *nach New York* (3407 Seemeilen, in 8-9 Tagen); Fahrpreis I. Kajüte im Sommer 235-300 *M*, im Winter 175-235 *M*; II. Kajüte im Sommer 172, im Winter 152 *M*.

V. Die französischen Schiffe der **Compagnie Générale Transatlantique** fahren jeden Sa. *von Havre nach New York* (3095 Seemeilen, in 7-8 Tagen); Fahrpreis I. Kajüte im Sommer 500-1000 Fr., im Winter 400-800 Fr., II. Kaj. 300 Fr.

VI. Die englischen Dampfer der **White Star, Cunard, National, Guion** und **Allan Lines** fahren wöchentlich *von Liverpool nach New York* (3028 Seemeilen, in 6½-8 Tagen). Die *Inman Line* hat ihren Namen in **International Navigation Co.** umgeändert und fährt seit 1893 zwischen *Southampton* und *New York* (3075 Seemeilen, in 6½-7½ Tagen). Fahrpreis der englischen Linien I. Kajüte 10-30 Guineas, II. Kaj. 6-9 Guineas.

Beschreibung der Seereise s. S. 1-4. Die beste Zeit zur Reise nach Amerika ist der Sommer. An Kleidungsstücken genügt ein gewöhnlicher Sommeranzug; Überrock und Plaid oder Reisedecke sind nicht zu vergessen. An Bord des Dampfers angelangt, nimmt der Reisende seinen Kajütenplatz in Besitz und läßt sich vom Oberkellner (Chief Steward) einen Platz an der Tafel anweisen, den er dann während der ganzen Reise behält. Schiffsstühle sind vor der Abfahrt zu 4 *M* von der Gesellschaft zu mieten.

Die Verpflegung an Bord ist gut und reichlich; Frühstück wird um 8-10 U., Lunch (zweites Frühstück) um 1 U., Dinner (Mittag) um 6 oder 7 U. serviert; Thee auf Wunsch bis 9 U., kaltes Abendessen bis 10 U. Ab. Morgens und Abends spielt eine aus den Kellnern (Stewards) des Schiffs bestehende Kapelle. Vor dem Verlassen des Schiffs ist es üblich, sich bei Kapitän, Offizieren und Mannschaft zu bedanken. An *Trinkgeldern* erhält der Zimmerkellner 10 *M*, die Stewardess 15 *M* und mehr, falls sie zwei Damen bedient hat; der Tischkellner 10 *M*, die andern Kellner kleinere Beträge je nachdem man ihre Dienste in Anspruch genommen hat. Für die Schiffskapelle cirkuliert eine Liste, an der man sich mit 5-10 *M* beteiligt. Auch eine Beisteuer zu einem Abschiedstrunk für die Mannschaft wird von dieser gern acceptiert. — Ankunft in New York s. S. 5.

Die Zollbeamten (S. xviii) kommen in der Regel an der Quarantäne-Station (S. 4) an Bord und händigen jedem Passagier ein Formular ein, auf welchem er alle etwa zollpflichtigen Artikel seines Reisegepäcks genau und an Eidesstatt zu deklarieren hat. Das Gepäck wird vom Schiffspersonal nach dem Pier (Landungsplatz) gebracht und dort nach Abgabe des Scheins zollamtlich untersucht, nachdem es soviel wie möglich nach den Namen der Eigentümer geordnet ist. 50 Cigarren (auf die der Zoll im übrigen sehr hoch ist), ein Dutzend Handschuh etc. sind frei. Nach beendigter Untersuchung nimmt der Reisende entweder eine Droschke (teuer; von Hoboken bis zum Hotel in New York mit Gepäck $ 4.60-5.60), oder er sendet das Gepäck durch einen Transfer Agenten oder Express Man (s. S. 14; jedes Stück 25-50 c.) und benutzt selbst die Dampffähre nach New York (s. unten). Auch Eisenbahn-Agenten (Passenger Agents) sind zur Stelle, an die sich mit Eisenbahn-Fahrkarten (Railroad Tickets) oder Anweisungen auf solche (Ticket Orders) versehene Passagiere wegen Auskunft und Weiterbeförderung wenden können. Dieselben tragen an der Mütze ein Schild mit dem Namen ihrer Bahn (S. xxiv), sprechen meist Deutsch und beanspruchen für ihre Dienste keine Entschädigung. — Auf der New Yorker Seite landen die Dampffähren am Fuß von Christopher oder Barclay Str., von wo der Reisende mit Surface Car (Straßenbahn) oder Elevated Railroad (S. 10) zu seinem Hotel gelangt. Vgl. S. 6.

III. Eisenbahnen. Dampfboote. Coaches.

Eisenbahnen. Die Vereinigten Staaten besitzen ein Eisenbahnnetz von c. 170 000 M., oder fast soviel wie alle übrigen Länder der Welt zusammen. Alle Linien sind in Privatbesitz und das in ihnen angelegte Kapital beläuft sich auf c. $10 000 000 000. Zwischen 30 und 40 Gesellschaften haben Bahnlinien von über 1000 M. Länge, während der Union Pacific Railroad allein fast 11 000 M. besitzt. Die Gesamtzahl der Angestellten beträgt fast 900 000. Die Zahl der Bahnmeilen in den verschiedenen Staaten auf die Sq.-M. schwankt von $^1/_4$ M. in New Jersey und Massachuchetts bis $^1/_{119}$ M. in Nevada. Illinois hat c. 10 500 M. Eisenbahnen, Rhode Island c. 225. Im J. 1890 wurden insgesamt 520 439 082 Passagiere befördert.

Eisenbahnwagen. Die Einrichtung der amerikanischen Eisenbahnwagen weicht von der der europäischen erheblich ab. Statt verhältnismäßig kleiner Wagen, die in Coupés für 6-8 Personen geteilt sind, haben die amerikanischen Bahnen lange „Cars“ (ähnlich einem vergrößerten Trambahnwagen) mit Raum für 60-70 Personen, mit Thüren an beiden Enden und einem derLänge nach durchlaufenden Gang, auf dessen beiden Seiten sich die Sitze befinden. Jeder Sitz hat Raum für zwei Personen. Lokal- und andre Züge für kurze Strecken haben, namentlich im Osten, nur *eine* Wagenklasse (über „limited“ und „unlimited tickets“ s. S. xxiii); dagegen sind alle Züge für weite Strecken mit Salonwagen *(Parlor Cars)* bei Tage und Schlafwagen *(Sleeping Cars, Sleepers)* bei Nacht versehen, die bei gleicher Größe wie die gewöhnlichen Wagen für 24-30 Personen Raum haben und in jeder Hinsicht weit bequemer sind. Rauchen ist nur in den mit „Smokers“ bezeichneten Wagen gestattet, die sich meist am Anfange des Zuges befinden; auch in den Parlor Cars finden sich in der Regel Rauchcoupés. Die Parlor- und Schlafwagen sind meist Eigentum besonderer Gesellschaften, deren größte die Pullman Palace Car Co. (S. 257) ist; auf einzelnen Linien gehören sie der betr. Eisenbahn-Gesellschaft selbst. Die Frage, ob der amerikanische oder der europäische Eisenbahnwagen der bequemere ist, läßt sich schwer entscheiden. Im allgemeinen ist kaum zu bestreiten, daß das System der kleinen Wagenabteilungen für die langen Fahrten in Amerika ganz ungeeignet sein würde, während die Parlor Cars ohne Frage im Verhältnis zu ihrem Preise größern Komfort bieten als die europäischen Wagen erster Klasse. Ein *Limited Vestibuled Train*, wie der S. 247 beschriebene, kommt dem Ideal komfortablen Eisenbahnfahrens in der That so nahe wie möglich und reduciert das körperliche Unbehagen und die Langeweile langer Eisenbahnfahrten auf ein Minimum. Für kurze Strecken wird dagegen mancher den europäischen Wagen zweiter Klasse den Vorzug geben. Die Sitze in den amerikan. Wagen sind für zwei Personen sehr eng und ihre Rücklehne ist zu niedrig um dem Kopf einen Stützpunkt zu gewähren; ein einziges schreiendes oder ungezogenes Kind stört 60-70 Personen; der Reisende kann über sein Fenster kaum verfügen, da fast sicher irgend wer Einspruch erhebt wenn er es öffnet; das fortwährende Öffnen und Schließen der Thüren mit dem allemal entstehenden Zuge ist höchst lästig; das unaufhörliche Ausbieten von Büchern, Süßigkeiten etc. durch den „train-boy“ macht ein Einschlummern fast unmöglich; während bei einem Unglücksfall nur zwei Ausgänge für 60 Personen vorhanden sind, statt 10 oder 12. Andrerseits wird dadurch, daß es dem Reisenden freisteht, im Wagen oder thatsächlich von einem Ende des Zuges bis zum andern umherzugehn, durch die Toiletteeinrichtungen und die amüsante Beobachtung der Mitreisenden die Langeweile einer weiten Fahrt wesentlich gemildert. Eisenbahnverbrechen, wie sie in Europa hier und da vorkommen, sind durch die Öffentlichkeit aller Vorgänge vollständig ausgeschlossen. Decken sind im allgemeinen überflüssig, da die Wagen meist eher zu warm als zu kalt sind. Für Unterbringung des Gepäcks ist

schlecht gesorgt und ist es daher ratsam, möglichst wenig Handgepäck mitzunehmen und das übrige direkt vom Hotel aus nach dem Bestimmungsorte aufzugeben (vgl. S. xxv).

Im **Schlafwagen** mietet man eine *Half-Section*, aus einem sog. Doppelbett („double berth") bestehend, das aber selten von mehr als einer Person benutzt wird. Wer mehr Raum und Luft wünscht, kann eine ganze *Section* (zum doppelten Preise einer halben) nehmen, doch ist dies vielfach nur dann zulässig, wenn keine andern Passagiere vorhanden sind, die ein Schlafbett beanspruchen. Partieen von 2-4 Personen können *Drawing-Rooms* oder Privatabteilungen erhalten. Das untere Bett ist dem obern vorzuziehen, da man leichter hineingelangt und dem Fenster näher ist; das obere Bett wird indeß stets heruntergelassen, ob besetzt oder nicht, falls nicht die ganze Section bezahlt ist. Für Damen werden keine besonderen Wagenabteilungen reserviert, mit Ausnahme eines kleines Toilette- und Ankleideraums. — *Restaurationswagen (Dining Cars, Buffet Cars)* sind häufig an Züge für große Entfernungen angehängt, in denen Mahlzeiten (75 c.-1 $) und Bedienung im allgemeinen besser sind als in den Bahnrestaurants (Eating Stations). — Trinkgeld erhalten nur die farbigen Diener („Porters") der Parlor Cars, denen man für das Reinigen der Kleider und (bei Nachtfahrten) der Schuhe 25 c. giebt.

Fahrkarten. Alle von New York ausgehenden, sowie die meisten übrigen amerikan. Bahnen haben in New York Fahrkarten-Ausgabestellen (Ticket Offices, an Wochentagen 9-5 geöffnet), wo man auch Auskunft über Eisenbahn-Angelegenheiten, Fahrpreise, Abgangszeiten etc. in zuvorkommender Weise erhält. Man kann die Fahrkarten oft billiger als zu den tarifmäßigen Preisen in den Offices der sog. *Scalpers* kaufen, die sich in allen großen Städten finden; jedoch möge sich der Fremde mit ihnen nur in Begleitung eines Sachverständigen einlassen. Auf den amerikan. Bahnen giebt es, wie oben (S. xxii) bereits bemerkt, nur *eine* Wagenklasse, aber zwei Arten von Fahrkarten: *Limited* und *Unlimited Tickets*. Der Unterschied zwischen beiden besteht darin, daß die ersteren und billigeren nur zur direkten Durchfahrt berechtigen, während die letztern von unbegrenzter Dauer sind und beliebigen Aufenthalt an jeder Station gestatten. Rückfahr- und Rundreisekarten („Excursion" oder „Round Trip" Tickets) sind stets wesentlich billiger (vgl. auch S. xxviii). Die Tickets werden im Zuge durch den „Conductor" abgefordert, der zuweilen numerierte Marken (Checks) dagegen ausgiebt. Besondere Tickets werden für die Sitze in Parlor Cars und die Betten in Sleeping Cars ausgegeben; bei den großen Routen, wie New York-Washington, New York-Niagara Falls, New York-Chicago ist es ratsam, dieselben spätestens 24 St. vor der Abreise zu belegen bez. zu kaufen. Diese Cars haben in der Regel ihre eignen Kondukteure. Die 1000 Miles Tickets, von denen der Kondukteur Coupons je nach der zurückgelegten Meilenzahl abtrennt, sind eine zweckmäßige Einrichtung, die auch in Europa Nachahmung verdient.

In Amerika ist der Reisende weit mehr auf sich selbst angewiesen als in Europa, und die patriarchalische Fürsorge mancher europäischen Eisenbahnen für ihre Passagiere ist dort unbekannt. Man achte daher darauf, daß man im richtigen Wagen sitzt etc. Der Kondukteur ruft vor Abgang des Zuges „all aboard"; ein Glockenzeichen wird auf vielen Linien nicht gegeben. Die Ortsnamen sind an den Stationen oft undeutlich, manchmal gar nicht angegeben und der Bremser (brakeman), dessen Pflicht es ist jede Station beim Durchfahren des Zuges auszurufen, ist nicht selten ganz unverständlich. Bei dem häufig notwendigen Überschreiten der Geleise beobachte man die nötige Vorsicht, da dieselben meist im Niveau der Stationen liegen und Tunnels oder Überbrückungen selten vorhanden sind. Jede Lokomotive führt eine große Glocke, die bei der Einfahrt in eine Station oder vor ebenen Bahnkreuzungen geläutet wird. — Mit Ausnahme der Expreßzüge auf den großen Linien der östlichen Staaten ist die Schnelligkeit der amerikanischen Züge gering und erreicht in einem großen Teil des Südens und Westens selbst bei durchgehenden Zügen nicht über 20-25 engl. Meilen (32-40km) auf die Stunde. — Auf den Bahnhöfen befindet sich statt der europäischen Wartesäle 1., 2. und

3. Klasse ein *Ladies' Room*, zu dem in der Regel auch Nichtraucher Zutritt haben, und ein *Men's Room*, in dem das Rauchen meist gestattet ist.

Das Bahnnetz der Verein. Staaten ist so umfangreich, daß es unthunlich ist, Kursbücher in der Art der europäischen herauszugeben. Am vollständigsten ist der *Traveller's Official Guide*, ein dicker Band von 8-900 Seiten, der monatlich in New York erscheint (50 c.). Andre monatliche Kursbücher sind *Rand-McNally's* (40 c.) und *Appleton's* (25 c.). Lokal-Eisenbahn-führer erscheinen in den meisten größern Städten und die Fahrpläne (time tables) der Eisenbahngesellschaften sind an den Billettschaltern und in Hotels gratis zu erhalten. Alle größern Gesellschaften veröffentlichen eine Menge von Heften (folders) und Broschüren, die gratis verteilt werden und zahlreiche Mitteilungen über das betr. Bahngebiet enthalten. Dieselben sind oft mit großem Geschick zusammengestellt und gut illustriert.

Abkürzungen. Die Eisenbahnen werden in Amerika vielfach nur mit ihren Anfangsbuchstaben bezeichnet. Einige der wichtigern Linien sind nachstehende.

A. T. & S. F. R. R. = Atchison, Topeka & Santa Fé Railroad.
B. & O. R. R. = Baltimore & Ohio Railroad.
B. & M. R. R. = Boston & Maine Railroad.
C. B. & Q. R. R. = Chicago, Burlington & Quincy Railroad.
C. C. C. & St. L. R. R. = Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway.
C. & A. R. R. = Chicago & Alton Railroad.
C. & E. I. R. R. = Chicago & Eastern Illinois Railroad.
C. & G. T. R. R. = Chicago & Garnd Trunk Railroad.
C. M. & St. P. R. R. = Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway.
C. & O. R. R. = Chesapeake & Ohio Railway.
C. R. I. & P. R. R. = Chicago, Rock Island & Pacific Railway.
C. St. L. & P. R. R. = Chicago, St. Louis & Pittsburg Railway.
D. & H. R. R. = Delaware & Hudson Railroad.
D. L. & W. R. R. = Delaware, Lackawanna & Western Railroad.
D. & R. G. R. R. = Denver & Rio Grande Railroad.
L. S. & M. S. R. R. = Lake Shore & Michigan Southern Railroad.
M. C. R. R. = Michigan Central Railroad.
N. & W. R. R. = Norfolk & Western Railroad.
N. J. S. R. R. = New Jersey Southern Railroad.
N. Y. C. & H. R. R. R. = New York Central & Hudson River Railroad.
N. Y. L. E. & W. R. R. = New York, Lake Erie & Western Railroad.
N. Y. C. & St. L. R. R. = New York, Chicago & St. Louis Railway.
N. Y. & N. E. R. R. = New York & New England Railroad.
N. Y. N. H. & H. R. R. = New York, New Haven & Hartford Railroad.
N. Y. O. & W. R. R. = New York, Ontario & Western Railway.
P. R. R. = Pennsylvania Railroad.
P. & R. R. R. = Philadelphia & Reading Railroad.
P. Ft. W. & C. R. R. = Pittsburg, Fort Wayne & Chicago Railroad.
W. S. R. R. = West Shore Railroad.

Gepäck *(baggage)*. Jeder Eisenbahnreisende hat in Amerika 150 Pfund Gepäck frei, doch wird Überfracht, wenn nicht allzuschwer, selten berechnet. Das sog. *Check-System* vereinfacht die Gepäckbeförderung in hohem Grade. Bei der Ankunft auf dem Bahnhof zeigt der Reisende seine Fahrkarte vor und übergiebt sein Gepäck dem „*Baggage Master*", der an jedes Stück eine kleine kupferne Marke befestigt und dem Passagier ein Duplikat derselben mit der gleichen Nummer einhändigt. Die Eisenbahngesellschaft übernimmt dadurch die Verantwortung für das Gepäck, bis der Reisende es am Bestimmungsort unter Vorzeigung der „Check" Marke abfordert. Bei der Annäherung an größere Städte geht meist ein *Transfer Agent* durch die Coupés, der die Beförderung von Gepäck übernimmt und dem Reisenden für die ihm übergebenen Checks eine Blechmarke einhändigt. Der Tarif beträgt meist 25 c. für jedes Stück und es ist daher vorteilhaft, nur einen großen Koffer statt zwei oder drei kleinere bei sich zu führen. Auch die bei Ankunft der Züge bereitstehenden Hotel-Portiers nehmen die Checks der Reisenden in Empfang und besorgen das Gepäck

zum Hotel. Bei der Abreise kann das Gepäck in derselben Weise, entweder durch einen Transfer-Agenten oder den Portier des Hotels zur Bahn gesandt werden; falls der Reisende seine Fahrkarte bereits besitzt, wird es von dem betr. Hotel oder Hause direkt bis zum Bestimmungsort aufgegeben. Allein gehendes Gepäck kann nach allen Orten des Landes durch die *Express Companies* (S. 14) gesandt werden, die dasselbe nach Gewicht und Entfernung berechnen. Ein Nachteil des Transfer-Systems besteht darin, daß das Gepäck in der Regel zum Abholen bereit sein muß, bevor der Reisende selbst aufzubrechen braucht, und daß zuweilen (besonders in New York) die Ablieferung sich verzögert.

Dampfboote *(Steamers)*. Eine Anzahl amerikanischer Dampfboote, wie die Fall River und Hudson-Boote (S. 61, 129), bieten einen Komfort und Luxus, wie er in Europa kaum bekannt ist, während ihre Preise trotzdem mäßig sind. Wo eine besondre Kajüte (State Room) im Fahrpreis nicht einbegriffen ist, möge der Reisende bei Nacht die Extra-Ausgabe für eine solche ($ 1-2) nicht scheuen. Auch die Mahlzeiten sind zuweilen im Fahrpreis einbegriffen. In dem vorliegenden Handbuch sind überall die Routen angegeben, auf denen der Reisende mit Vorteil das Dampfboot statt der Eisenbahn benutzen kann.

Coaches (Postomnibus), meist *Stages*, hier und da auf dem Lande *Barges* genannt, sind jetzt fast im ganzen Bereich der Verein. Staaten durch die Eisenbahnen verdrängt, doch ist der Reisende im Yosemite (S. 415), Yellowstone (S. 343) und in einigen andern Gebirgsgegenden noch auf dieses Beförderungsmittel angewiesen. Die Straßen sind meist so schlecht, daß das Fahren alles andre eher ist als ein Vergnügen. Die Schnelligkeit beträgt selten mehr als 6 M. auf die Stunde und ist manchmal noch geringer. Die Fahrpreise sind verhältnismäßig hoch.

IV. Hotels und Restaurants.

Hotels. Die Gasthäuser in den Vereinigten Staaten sind, wie überall, je nach der Örtlichkeit, Einrichtung und Kundschaft sehr verschieden, doch wird der Reisende, der sich in Landes Art und Sitte zu schicken weiß und nicht alles und jedes so anzutreffen erwartet wie in der Heimat, die besten amerikanischen Häuser vollkommen so komfortabel finden wie die europäischen Hotels erster Klasse. Der Luxus einiger der vornehmsten amerikanischen Hotels findet in der That in Europa kaum seines gleichen, während die Preise nur wenig, falls überhaupt, höher sind als die der besten europäischen Häuser. Dagegen ist auf die behagliche Unterkunft, die man in den kleinern und anspruchslosern europäischen Hotels oft findet, in amerikan. Häusern zweiter und dritter Klasse selten zu rechnen und wer billig wohnen will, möge Boarding Houses (s. unten) vorziehen. Wenn Damen von der Gesellschaft sind, ist es ratsam nur die besten Hotels aufzusuchen. Die Hotels im Süden sind, außer wenn von nordischen Unternehmern erbaut und geleitet, oft dürftig und im Verhältnis zu ihren Leistungen teuer; anderseits sind viele Hotels im Westen, selbst in den jüngsten Städten, ganz vortrefflich,

und Kalifornien besitzt einige der besten und billigsten Hotels in den Verein. Staaten. Die Nahrung ist in der Regel reichlich und von guter Beschaffenheit, doch läßt die Zubereitung manchmal zu wünschen (vgl. S. XXVII). Die Betten sind fast durchweg vorzüglich. Die Bedienung ist vielfach mangelhaft und gehört, wenn auch mit Ausnahmen, zu den schwachen Seiten der amerikan. Hotels.

Man unterscheidet zwischen *Hotels on the American Plan*, in welchen ein fester Tagespreis für Zimmer und Verpflegung berechnet wird, und *Hotels on the European Plan*, wo nur für das Zimmer ein fester Preis berechnet wird, während man die Mahlzeiten nach der Karte im Hotel oder sonstwo einnimmt. Bedienung wird nicht besonders berechnet. Das europäische System bürgert sich mehr und mehr ein, namentlich im Osten; in kleineren Städten und auf dem Lande ist dagegen das amerikanische allgemein eingeführt. Bei vielen Hotels in den größeren Städten kann man das eine oder andere System wählen. Die Preise der Hotels nach dem American Plan schwanken von $5 pro Tag in den besten Häusern abwärts bis $2 oder noch weniger in den kleineren Städten; der Durchschnitt bei einer gewöhnlichen Tour wird sich auf ungefähr $3-4 pro Tag stellen. In den Hotels nach dem European Plan kostet ein Zimmer tägl. $1 und mehr, je nach Ausstattung und Lage; wo im Handbuch zwei Preise angegeben sind, möge der Reisende bestimmen zu welchem Preise er wohnen will. Die Benutzung der Zimmer in den höheren Stockwerken wird durch die vorzüglich fungierenden *„Elevators“* (Aufzüge, Lifts) wesentlich erleichtert. Bei längerm Aufenthalt oder für zwei im gleichen Zimmer wohnende Personen treten Preisermäßigungen ein. In dem vorliegenden Handbuch bezeichnet der nach dem Namen eines Hotels angegebene Preis ($5) seinen Tagessatz nach dem American Plan; bei Hotels nach dem European Plan ist der Zimmerpreis angegeben (Z. von $1 an). Die oben angegebenen Preise schließen alles ein, was man im Hotel braucht, und auf den Rechnungen figurieren keine Extra-Ansätze. Das Trinkgeldergeben an die Bedienung ist bei weitem nicht so allgemein üblich wie in Europa, bürgert sich aber im Osten mehr und mehr ein. Doch beschränkt es sich auch hier meist auf eine Kleinigkeit an den Portier und bei längerem Aufenthalt auf eine gelegentliche Aufmunterung für den Zimmerkellner („bell-boy“). In Hotels nach dem American Plan werden die Mahlzeiten in der Regel zu bestimmten Stunden serviert, wobei für jede eine Zeit von zwei Stunden vorgesehen ist, und die Gäste haben sich hiernach zu richten. Der Tagespreis gilt für vier Posten (Zimmer, Frühstück, Dinner und Supper) und der Reisende achte darauf, daß seine Rechnung mit der ersten Mahlzeit beginnt, an der er teilnimmt. In einem $4 House wird z. B., wenn der Reisende vor dem Supper ankommt und am andern Tage nach dem Breakfast abreist, seine Rechnung $3 betragen; wenn er nach dem Supper ankommt und nach dem Breakfast abreist, $2, u. s. w. Für versäumte Mahlzeiten findet ein Abzug nicht statt. Das Dinner wird meist gegen Mittag serviert, außer in großen Städten.

Bei der Ankunft im Hotel tritt der Reisende in die *Office*, einen großen und oft komfortabel eingerichteten Raum, der als gemeinsamer Aufenthalt und Rauchzimmer nicht nur von den Hotelgästen, sondern auch von andern Ortsangehörigen benutzt wird. Auf einer Seite desselben ist das Bureau des *Hotel Clerk*, der die Schlüssel der Schlafzimmer aufbewahrt, Briefpapier gratis verabfolgt und über alles, was der Reisende zu wissen wünscht, Auskunft erteilt. Der Reisende trägt seinen Namen in das auf dem „Counter“ aufliegende Fremdenbuch („Register“) ein und erhält sein Zimmer vom Clerk angewiesen, der einen Hotel-Bedienten (gewöhnlich Neger) beauftragt, ihm den Weg zu zeigen und das Handgepäck hinaufzuschaffen. Falls man über seine Gepäck-Checks nicht bereits in der S. XXIV beschriebenen Art verfügt hat, übergiebt man sie dem Clerk mit dem Ersuchen, die Koffer vom Bahnhof holen und auf das Zimmer bringen zu lassen. Hat man das Gepäck durch einen Transfer Agenten besorgen lassen, so rekognosziert man es nach der Ankunft im Flur des Hotels und sagt dem Portier, in welches Zimmer er es schaffen lassen soll. Beim Eintritt in

den Speisesaal wird dem Gaste vom Oberkellner sein Platz angewiesen und der Tischkellner überreicht ihm die Speisekarte des Tages, nach der er (in Hotels nach dem American Plan) auswählt was ihm zusagt. Viele Amerikaner bestellen ihr ganzes Dinner auf einmal, doch ist dies keineswegs nötig, außer in geringen Gasthäusern oder auf dem Lande. Den Zimmerschlüssel gebe man, wenn man ausgeht, allemal in der Office ab, da nur dann der Hotelbesitzer die Verantwortung für die Sachen des Reisenden übernimmt. Die Schuhe stellt man nicht wie in Europa zum Putzen vor die Thür, sondern es besorgt dies ein „boot-black" im Toilette-Zimmer (10 c.). Im Parterre der meisten Hotels ist ein Garderobe-Zimmer („check room"), wo Kleidungsstücke und andre Sachen gegen Einhändigung einer numerierten Blechmarke (check) unentgeltlich aufbewahrt werden. In den großen amerikanischen Hotels finden sich in der Regel auch Barbierstuben (Rasieren 20-35 c.), Eisenbahnbillett- und Express Offices, Bücherstände etc. Ein Bad neben dem Schlafzimmer kostet täglich $ 1 extra, Bäder im allgemeinen Badezimmer 35-75 c.

Boarding Houses (Pensionen). Für einen mehrtägigen Aufenthalt wird der Reisende es manchmal zweckmäßig und billiger finden, in einem *Boarding House* zu wohnen, wie sie überall vorhanden und leicht zu erfragen sind. Ihre Preise bewegen sich von ungefähr $ 8 wöchentlich aufwärts. Vielfach werden in diesen Häusern auch Passanten aufgenommen und sie sind im ganzen minderwertigen Hotels vorzuziehen. — *Möblierte Zimmer (Furnished Apartments)* sind in den größern Städten von $ 4-5 wöchentlich aufwärts überall zu finden (vgl. S. 8).

Restaurants. In New York und andern großen Städten giebt es zahlreiche treffliche Restaurants; in kleineren Städten und auf dem Lande wird der Reisende dagegen seine Mahlzeiten besser in seinem Hotel oder Boarding House nehmen. Mit allen Hotels nach den European Plan (S. xxvi) sind Restaurants verbunden. Die Restaurants à la Carte sind für einen Einzelnen ziemlich teuer, doch sind die Portionen meist so groß, daß eine für zwei Gäste ausreicht und zwei reichlich für drei. Die *Table d'hôte* Restaurants sind oft sehr preiswürdig (vgl. S. 8).

Suppe, Fisch, Geflügel, Wild und süße Speisen sind meist gut; weniger Rind- und Hammelfleisch. Austern, in allen möglichen Zubereitungsarten, sind verhältnismäßig billig. Wein oder Bier wird in Amerika bei Mahlzeiten seltner getrunken als in Europa und es wird von dem Gaste nicht erwartet, daß er zum Besten des Wirts Getränke zu sich nimmt. Mit Eis gekühltes Wasser ist das allgemeine Getränk; bei allen Mahlzeiten zu festen Preisen ist eine Tasse Thee oder Kaffee eingeschlossen. Wein ist im allgemeinen schlecht oder teuer, zuweilen beides. Außerhalb Kalifornien sind die einheimischen Weine, die oft besser sind als die importierten, auf den Weinkarten selten vertreten; die Reisenden sollten daher prinzipiell kalifornische Weine verlangen, um die Wirte zu veranlassen, dieselben zu führen. Geistige Getränke aller Art werden in den *Saloons* (öffentlichen Trinkstuben) und an den *Hotel Bars* verabreicht (vgl. S. 9). Ein Trinkgeld für den Kellner ist unnötig und wird auch (mit Ausnahme der großen Städte des Ostens) nicht erwartet, mag aber zweckdienlich sein, falls man wiederholt an demselben Orte speist. Doch ist die Unsitte noch keineswegs so eingewurzelt wie in Europa und man sollte dieselbe nicht unterstützen. *Cafés* im europäischen Sinn sind in den Vereinigten Staaten, außer in New Orleans (S. 333) und ein paar anderen Städten mit starkem deutschen oder französischen Bevölkerungszusatz, selten zu finden. Das Wort wird zwar viel gebraucht, aber immer nur in der Bedeutung von „Restaurant".

V. Reiseplan.

Der Plan einer Reise nach Nordamerika hängt selbstverständlich davon ab, was der Reisende zu sehen wünscht und wieviel Zeit ihm zur Verfügung steht. Es liegt auf der Hand, daß man in einer gewöhnlichen Reisesaison nur einen beschränkten Teil eines so gewaltigen Gebietes besuchen kann; doch werden die enormen Entfernungen durch die komfortablen Einrichtungen für Nachtfahrten in der Praxis sehr verringert (vgl. S. xxii). Zu den Hauptsehenswürdigkeiten, deren eine oder andere falls irgend thunlich besucht werden sollte, gehören die *Niagara-Fälle* (S. 178), der *Yellowstone Park* (S. 343), das *Yosemite Valley* (S. 415), *Alaska* (R. 99) und der *Große Cañon des Colorado* (S. 380). Neben diesen sind zu nennen die Cañons, Berge und phantastischen Felsen von *Colorado* (R. 88, 89), die großartigen schneebedeckten vulkanischen Kegel der *pacifischen Küste* (S. 343, 361, 431 etc.), die *Mammuthhöhle von Kentucky* (S. 285), die *Höhle von Luray* (S. 306), die *Naturbrücke von Virginien* (S. 306) und die *Shoshone-Fälle* (S. 359). Zu den am leichtesten zugänglichen der durch Naturschönheiten ausgezeichneten Touristengebiete im eigentlichen Sinne gehören die *Adirondacks* (R. 23), einschließlich des *Ausable Chasm* (S. 151), die *White Mts.* (R. 14), die *Catskills* (R. 22), *Mt. Desert* (R. 10), der *Hudson* (R. 19) und das *Delaware Water Gap* (S. 175). Besucher des Südens werden, abgesehen von Klima und Vegetation, auch in den nach amerikanischem Maßstab alten Städten, wie *New Orleans* (R. 78) viel Interessantes finden. *Kalifornien* (R. 90-95) bietet eine Fülle des Schönen und Sehenswerten. Wer den Ausflug nach der Küste des Großen Oceans und zurück macht, versäume nicht die wundervolle Scenerie des *Denver & Rio Grande Railroad* (R. 89) sowie den *Yellowstone Park* mitzunehmen; zur Rückfahrt benutze man womöglich den *Canadian Pacific Railway*, dessen westlicher Teil, zwischen Vancouver und Banff (c. 600 M., s. *Baedeker's Canada*) unter allen nordamerikan. Bahnen die großartigsten Landschaftsbilder aufweist. Die meisten größern Städte haben ihre eigenartigen Reize; die Bundeshauptstadt (S. 224) verdient unter allen Umständen einen Besuch. *Chicago* (S. 250) wird natürlich das Hauptziel aller Besucher Nordamerikas im J. 1893 sein und ist am besten mit dem Pennsylvania Railroad (R. 45 a), dem Baltimore & Ohio Railroad (R. 45 f) oder auf einer der Routen über Buffalo (R. 44) zu erreichen.

Für weitere Reisen wird man, wenn man sich nicht einer der S. xxx gen. Reise-Agenturen anvertraut, in der Regel ein **Rundreisebillett** (*Excursion* oder *Round Trip Ticket*, s. S. xxiii) nehmen, deren über 1000 in allen möglichen Zusammenstellungen zu haben sind (eine ziemlich reichhaltige Auswahl enthält das vom Norddeutschen Lloyd in Bremen gratis versandte Buch „Lloyds Touren"). Dieselben sind erheblich billiger als Einzelfahrkarten der betr. Routen, berechtigen zum Aufenthalt an allen Stationen und können in manchen Fällen, falls sie nur teilweise benutzt und die betreffenden Coupons nicht abgestempelt und von dem Hefte nicht abgetrennt sind, mit 10% Abzug zurückgegeben werden. Parlor-Cars und Schlafwagen (für 24 Stunden $ 2-3) sind im Zuge selbst zu bezahlen (vgl. S. xxiii).

Reisepläne lassen sich bei der Größe des Gebiets und der Mannigfaltigkeit der möglichen Kombinationen an dieser Stelle kaum aufstellen, doch werden die nachstehenden Beispiele dem Reisenden wenigstens einen Begriff über die zurückzulegenden Entfernungen und die durchschnittlichen Reisekosten geben. Die Fahrpreise verstehen sich für „Unlimited Tickets“ erster Klasse, aber ohne Parlor und Sleeping Cars (s. oben). Mit $10-12 täglich wird man auf den unten angeführten Routen alle Reisebedürfnisse bestreiten können; bei längern Aufenthalten unterwegs ermäßigt sich dieser Satz erheblich.

a. Eine Woche von New York.

(Eisenbahnfahrpreis c. $40.)

	Tage
Von New York mit Dampfboot nach *Albany* (R. 19a)	1
Von Albany nach *Buffalo* und *Niagara* (R. 26, 27)	1½
Niagara nach *Toronto* (s. Baedekers Canada)	½
Toronto nach *Montreal* über den Ontario-See und St. Lorenz (R. 28)	1½
Montreal nach *Boston* (R. 13)	2
Boston nach *New York* (R. 4)	½
	7

Ausflüge in die *Catskills* (R. 22), *Adirondacks* (R. 23) und *White Mountains* (R. 14) lassen sich mit dieser Tour leicht verbinden. Oder man fährt von Montreal nach *Quebec* (s. Baedekers Canada; ½ Tag) und von dort über *Portland* (R. 12, 9) oder direkt nach *Boston* (R. 13).

b. Vierzehn Tage von New York.

(Fahrpreis c. $60.)

Von New York bis *Niagara* wie oben (R. 19a, 26, 27)	2½
Niagara nach *Chicago* (R. 44)	1
Chicago (R. 46)	3
Chicago nach *Washington* und in Washington (R. 43, 41)	3
Washington nach *Baltimore* (R. 40, 39)	1
Baltimore nach *Philadelphia* (R. 38)	½
Philadelphia und zurück nach *New York* (R. 30, 29)	2
	13

c. Drei Wochen von New York.

(Fahrpreis c. $120.)

Von New York bis *Chicago* wie oben (R. 19a, 26, 27, 44)	6½
Chicago nach *St. Louis* (R. 52, 57)	1½
St. Louis nach *New Orleans* (R. 60, 78)	2
New Orleans nach *Jacksonville* (R. 77, 71)	1
Jacksonville nach *St. Augustine* (R. 72)	1
St. Augustine nach *Richmond* (R. 71a, 62)	1½
Richmond nach *Washington* (R. 63)	½
Washington und wie oben zurück nach *New York* (R. 40, 39, 38, 30, 29)	5
	19

d. Sechs Wochen von New York.

(Fahrpreis c. $300-350.)

Von New York bis *Chicago* wie oben (R. 19, 26, 27, 44)	6½
Chicago nach *St. Paul* und *Minneapolis* (R. 48, 49)	2
St. Paul nach *Livingston* (R. 79)	1½
Yellowstone Park (R. 80)	6
Livingston nach *Portland* (R. 79, 98)	2
Portland nach *San Francisco* (R. 98)	1½
San Francisco, mit Ausflügen nach *Monterey* etc. (R. 90, 91)	5
San Francisco nach dem *Yosemite* und zurück (R. 92, 95)	4
San Francisco nach *Salt Lake City* (R. 84, 89)	3
Salt Lake City nach *Denver* über den *Marshall Pass* (R. 89, 88)	1½

	Tage
Denver nach *Colorado Springs* und zurück, mit Ausflügen nach *Manitou* etc. (R. 89)	4
Denver nach *St. Louis* (R. 86, 57)	2½
St. Louis nach *New York* (R. 56)	1½
	41

e. Zwei Monate von New York.

(Fahrpreise c. $350-400.)

Bis *San Francisco* wie oben (R. 19, 26, 27, 44, 48, 49, 79, 80, 98, 90, 91)	24½
San Francisco nach dem *Yosemite* (R. 92, 95)	3½
Yosemite nach *Los Angeles* (*Pasadena* etc.; R. 92, 93, 94)	3½
Los Angeles über *Barstow* und *Flagstaff* nach dem *Großen Colorado-Cañon* (R. 93, 88b)	3
Flagstaff nach *Colorado Springs* (*Manitou* etc.; R. 88b, 89)	4
Colorado Springs nach *Denver* (R. 89, 88a)	1
Ausflüge von Denver, incl. *Marshall Pass* (R. 88a, 89a)	4
Denver nach *Kansas City* und *St. Louis* (R. 86)	2½
St. Louis nach *Cincinnati* (R. 56d)	1
Cincinnati nach *Washington* (R. 54d)	1
Washington und von da nach *New York* (R. 40, 39, 38, 30, 29)	6
	54

Nachstehend folgen die Entfernungen einiger wichtigern Orte von New York nebst den Eisenbahn-Fahrpreisen und der ungefähren Fahrtdauer. Die Preise verstehehen sich für Unlimited Tickets erster Klasse, ohne Parlor und Sleeping Cars (S. xxiii).

Boston: 215-230 M.; $5; 6 St. — *Chicago:* 912-1048 M.; $21¼-26½; 24-32 St. — *Cincinnati:* 760 M.; $21½; 24 St. — *Denver:* 2100 M.; $50-55; 2½ Tage. — *Jacksonville* (Florida): 1030 M.; $30; 40 St. — *Kansas City:* 1400 M.; $35-40; 38 St. — *Los Angeles:* 3400 M.; $95-100; 5-5½ Tage. — *Montreal:* 400 M.; $10; 14 St. — *New Orleans:* 1370 M.; $34; 40 St. — *Philadelphia:* 90 M.; $2½; 2-2½ St. — *Richmond:* 345 M.; $11; 10 St. — *St. Louis:* 1060 M.; $31; 32 St. — *St. Paul:* 1330 M.; $35; 37 St. — *Salt Lake City:* 2800 M.; $75-80; 3½ Tage. — *San Francisco:* 3500 M.; $95-100; 5½ Tage. — *Washington:* 228 M.; $6½; 5 St.

Reise-Agenturen *(Excursion Agents)*. Die bekannten englischen Reisefirmen *Thomas Cook & Son* und *Henry Gaze & Sons* haben Zweigniederlassungen in New York (Broadway 1225 und 113) und bieten den Reisenden durch billigere Eisenbahn- und Hotelpreise erhebliche Vorteile. Beide haben Vertreter in Deutschland (Cook & Son veranstalten Gesellschaftsreisen im Anschluß an die Hamburg-Amerikanischen Packetboote; Vertreter von Gaze & Sons ist Schenker & Co. in München), wo man, wie auch beim Norddeutschen Lloyd in Bremen (s. S. xxviii), alles für die Reise nach Amerika Wissenswerte erfahren, Billette für die Fahrt nach Chicago und zurück in verschiedenen Zusammenstellungen lösen kann etc. Eine ähnliche amerikanische Firma ist die von *Raymond & Whitcomb* in Boston (246 Washington Str.); dieselbe veranstaltet während der Reisesaison eine große Anzahl von Gesellschaftreisen in speciellen Vestibuled Trains unter Führung eines ihrer Vertreter, die dem unerfahrenen Reisenden alle mit einer Reise in fremdem Lande verbundenen Unbequemlichkeiten abnehmen. Dem Reisenden wird bei diesen Ausflügen die weiteste Bewegungsfreiheit in jeder Hinsicht gewährt, die Preise sind verhältnismäßig billig. Auch einzelne Eisenbahngesellschaften (z. B. der Pennsylvania R. R.) veranstalten Rundreisen unter persönlicher Führung ihrer Vertreter in besondern Zügen.

Fußwanderungen sind außer in einigen Gebirgsgegenden, wie den Adirondacks (R. 23) und White Mountains (R. 14), in den Vereinigten Staaten wenig Mode; die bedeutenden Temperaturschwankungen und der Mangel an guten Fußwegen erschweren dieselben wesentlich. Für eine kurze Tour genügen ein Paar Flanellhemden, wollne Strümpfe, Pantoffeln, Toilette-Artikel, ein leichter Waterproof und ein starker Regenschirm. Feste und gut ausgetretene Schuhe sind ein unbedingtes Erfordernis. Schwere und komplizierte Tornister sind unpraktisch; eine leichte Umhängetasche ist weit

vorzuziehen. Einen kleinen Koffer mit Kleidungsstücken schickt man mit Express von Stadt zu Stadt. Der Fußgänger möge beachten, daß die Dunkelheit in den Verein. Staaten plötzlich eintritt, ohne die lange Dämmerung des europäischen Sommers.

VI. Post und Telegraph.

Post. Die Post befördert innerhalb der Verein. Staaten, Canada und Mexiko: 1. Briefe und versiegelte Packete (Porto 2 c. für die Ounce [oz. = c. 28 gr.] oder einen Bruchteil davon); 2. Zeitungen und Zeitschriften (1 c. per 4 oz.); 3. Bücher (1 c. per 2 oz.); 4. Muster und Proben (1 c. per oz.). Postkarten 1 c., mit Rückantwort 2 c. Briefe, auf denen den zur Frankierung erforderlichen Marken ein „Special Delivery Stamp“ (10 c.) beigefügt ist, werden durch besondere Boten sofort befördert. Briefe nach Ländern des Weltpostvereins kosten 5 c., Postkarten 2 c., Bücher und Zeitungen 2 c. per oz. Die Einschreibegebühr (Registration Fee) ist 8 c.; Name und Adresse des Absenders müssen auf der Rückseite der Adresse vermerkt sein. Ungenügend frankierte Briefe kosten, wie in Europa, doppeltes Porto und pflegen von den Adressaten nicht angenommen zu werden. Sonntags werden keine Briefe ausgetragen, doch sind die Postanstalten einige Stunden des Vormittags geöffnet. Postlagernde Briefe (Poste Restante Letters, auf der Adresse mit dem Zusatz „to be called for“ zu versehen) werden, falls eingeschrieben, nur gegen Vorzeigung des Passes, andernfalls auch wohl der Visitkarte ausgehändigt. Auf dem Lande werden keine Briefe ausgetragen. Briefkasten sind in ausreichender Menge vorhanden, dagegen ist die Zahl der vollständig eingerichteten Postanstalten weit geringer als z. B. in Deutschland. Freimarken sind in allen Drug Stores (S. 10), Hotels und oft auch bei den Briefträgern zu haben.

Postanweisungen (Money Orders) werden von den Money Order Post Offices auf Beträge bis zu $ 100 zu folgendem Tarif ausgegeben: für Summen bis zu $ 5, 5 c.; $ 5-10, 8 c.; $ 10-15, 10 c.; $ 15-30, 15 c.; $ 30-40, 20 c.; $ 40-50, 25 c.; $ 50-60, 30 c.; $ 60-70, 35 c.; $ 70-80, 40 c.; $ 80-100, 45 c. Für Fremde sind dieselben nicht so zweckmäßig wie die Money Orders der *Express Companies* (vgl. S. 14), da der Identitätsnachweis des Adressaten verlangt wird. *Postal Notes*, für Beträge unter $ 5, werden gegen eine Taxe von 3 c. ausgegeben und gehen während einer dreimonatlichen Frist wie gewöhnliches Kurantgeld von Hand zu Hand. *Ausländische Money Orders* kosten 10 c. für je $ 10 c.; der Meistbetrag derselben ist $ 50.

Telegraph. Das Telegraphenwesen der Verein. Staaten ist fast ausschließlich in den Händen der *Western Union Telegraph Co.*, die ihr Hauptquartier in New York hat (S. 14). Im J. 1891 waren in den Verein. Staaten 187 981 M. Telegraphenlinien mit 715 591 M. Draht vorhanden und die Zahl der Telegramme belief sich auf 59 148 343. Die Preise von New York sind S. 14 angegeben und lassen sich danach von andern Orten des Landes aus ungefähr be-

rechnen. — Im J. 1891 gab es in den Verein. Staaten 240 412 M. *Telephon*-Drähte, die von 202 931 regelmäßigen Abonnenten benutzt wurden.

VII. Maß und Gewicht.

(Vgl. die Tabellen vor dem Titelblatt.)

Mile = 1760 Yards = $1,_{609}$ km. — 1 km = $0,_{621}$ M.; $69,_{160}$ M. = 1 Äquatorgrad.

Sea Mile (knot) = $1,_{855}$ km; 60 Sea Miles = 1 Äquatorgrad.

Fathom = 6 Feet = $1,_{828}$ m.

Yard = 3 Feet = $0,_{91}$ m; 1 m = $1,_{093}$ Yard.

Foot = 12 Inches = $0,_{3048}$ m; 1 m = $3,_{280}$ Feet.

Inch = 12 Lines = $0,_{026}$ m.

Rod (Pole, Perch) = 5 Yards = $4,_{572}$ m; 1 Dekam. = $2,_{187}$ Rods.

Furlong = 220 Yards = $210,_{176}$ m.

Acre = 160 Sq.-Rods = 4 Roods = 4840 Sq.-Yds. = $0,_{4}$ Hectar; 1 Hectar = $2,_{471}$ Acres.

Square Mile = 640 Acres = $259,_{019}$ Hectar = $2,_{590}$ Qu.-Kilometer; 1 Qu.-Kilom. = $0,_{386}$ Sq.-M.

Square Yard = 9 Sq. Feet = $0,_{836}$ qm; 1 qm = $1,_{20}$ Sq.-Yard.

Square Foot = 144 Sq. Inches = $0,_{093}$ qm.

Bushel = 8 Gallons = $35,_{237}$ Liter = $0,_{64}$ preuß. Scheffel.

Gallon = 4 Quarts = 8 Pints = $4,_{543}$ Liter.

Pound (lb.) = 16 Ounces (oz.) = 450 gr.; 1 oz. = $28,_{4}$ gr.

Hundredweight (Cwt.) = 4 Quarters = 112 Pounds = 50 kg.

Cubic Yard = 27 Cubic Feet = $0,_{7645}$ kbm. 1 Cubic Foot = $0,_{0283}$ kbm.

VIII. Chronologische Übersicht.

Die Urbevölkerung des Gebiets der Vereinigten Staaten von Nordamerika, *Indianer* genannt, befand sich zur Zeit der Entdeckung des Landes durch die Europäer auf der Stufe nomadisierender Jägerstämme; eine Geschichte des Landes beginnt daher erst mit der Ankunft europäischer Ansiedler. Die erste Kunde jener Gegenden besaßen die Normannen. Um das J. 1000 war *Leif*, Sohn Erichs des Roten, welcher von Island aus Grönland entdeckt hatte, an der nordamerikanischen Küste bis in die Nähe des Cap Cod (42° n. Br.) vorgedrungen. Die Ansiedlungen im „Markland" (Neuschottland) und „Winland" (Massachusetts) gingen in Kämpfen mit den Eingebornen, den „Skrälingern", bald zu Grunde. Die zweite Entdeckung der Ostküste brachte 1494 die Fahrt *Seb. Cabots*, welcher von Labrador südwärts bis Florida segelte. 1512 besuchte *Ponce de Leon* die Halbinsel Florida; 1535 entdeckte *Cartier* den St. Lorenzstrom, 1617 *Hudson* den Hudson-Fluß.

I. Gründung von Kolonieen im xvi-xvii. Jahrhundert.

1565. Ansiedelung der *Spanier* in St. Augustine auf Florida (S. 362).

1584-1602. *Sir Walter Raleigh* gründet auf vier Reisen (1584, 1587, 1590, 1602) Niederlassungen in **Virginia** (benannt zu Ehren der „jungfräulichen Königin" Elisabeth von England).

1606. Privilegien Jakobs I. von England für die London Company, welcher die Küste vom 36-40° n. Br. (Virginia), und die Plymouth Company, welcher das Land nördl. bis zum 46° (1620 bis zum 48° n. Br. ausgedehnt) zugesprochen wird, letzteres **Neu-England** genannt.
1607. Gründung von *Jamestown* in Virginia (S. 298).
1608. *Französische Niederlassungen* am St. Lorenzstrom und am Mississippi (das spätere Louisiana).
1624. *Niederländer* gründen auf der Insel Manhattan an der Hudson-Mündung *Neu-Amsterdam* (S. 23).
1628. *Schweden* erwerben durch Kauf von den Eingebornen die Küste vom Delaware bis zur Insel Long Island.
1630. Puritaner siedeln sich in *Massachusetts* an: Plymouth (S. 77), Salem (S. 81) u. a. O.
1632. Lord Baltimore legt die Kolonie *Maryland* (nach der Königin Henriette Marie, Gemahlin Karls I., benannt) an; Hauptstadt Baltimore.
1636. Puritanische Niederlassungen in Hartfield, Springfield und Weatherfield am *Connecticut.*
1638. Puritanische Kolonieen in Rhode Island, Maine und New Hampshire.
1650. Bündnis der Puritaner (die „Vereinigten Kolonien von Neu-England“).
1664. Neu-Amsterdam wird von den Engländern besetzt, im Frieden von Breda von den Holländern abgetreten und nach dem Herzog von York (Jakob II. von England) *New York* genannt (s. S. 23).
1682. Der Quäker *William Penn* gründet *Philadelphia* als Hauptstadt der Kolonie Pennsylvanien (S. 89).
1683. Erste größere Einwanderung aus Deutschland: *Germantown* bei Philadelphia (S. 198).
1691-1713. Teilnahme der Kolonieen an den Kriegen des Mutterlandes gegen Ludwig XIV.
1742-48. Kämpfe gegen Spanier und Franzosen im Anschluß an die gleichzeitigen europäischen Kriege. Im Frieden von Aachen behält Frankreich seine amerikanischen Besitzungen.
1749. Das obere *Ohio*-Gebiet wird von England besetzt.
1754. Ein *Generalkongreß* der Kolonieen fordert Vertretung der Kolonieen im englischen Parlament oder einen eigenen Vertretungskörper zum Zwecke der wirksamen Verteidigung gegen französische Angriffe. Das Ministerium lehnt dies ab, sendet aber ein Hilfscorps.
1754-63. Neuer Krieg mit Frankreich und Spanien.
1759. Sieg des General Wolfe bei Quebec.
1760. Eroberung von Quebec und Montreal. — Im
1763. Pariser Frieden tritt Frankreich seine amerikanischen

Gebiete mit Ausnahme der Stadt New Orleans und des westl. Teiles von Louisiana, Spanien seinen Anteil an Florida und Louisiana an England ab.

1764-65. Die *Grenville-Akte* (Besteuerung der Einfuhr gewisser fremder Handelserzeugnisse) und die *Stempelakte* erregen Unzufriedenheit in den Kolonieen, deren Kongreß beide Gesetze für rechtswidrig erklären („no taxation without representation"). Passiver Widerstand, Umgehung der beiden Verordnungen auf jede Art.

1766. Aufhebung der Stempelakte, dafür

1767. Eingangszoll auf Thee, Farben, Glas, Papier. Wachsender Widerstand.

1770. Theeakte des Lord North. Unruhen in Boston.

1774. Sperrung des Bostoner Hafens durch die englische Flotte. Der erste *Kongreß* in Philadelphia, von den Kolonieen *Massachusetts*, *New York*, *Rhode Island*, *New Hampshire*, *Pennsylvanien*, *Maryland*, *Virginien*, *Nord-* und *Süd-Carolina*, *Connecticut*, *Georgia*, *New Jersey* und *Delaware* beschickt, beschließt den Abbruch des Handelsverkehrs mit dem Mutterlande und den übrigen englischen Kolonieen. Gewaltsames Vorgehen der englischen Regierung gegen Massachusetts. Kriegsrüstungen in den Kolonieen.

II. Der Unabhängigkeitskrieg, 1775-1783.

1775. 18. April, Gefecht bei *Lexington*. Die englischen Truppen werden in Boston von 20000 Milizen („minute men") eingeschlossen. Die Amerikaner erobern die Forts Ticonderoga und Crown Point an der canadischen Grenze. *George Washington* wird Oberbefehlshaber, *Benj. Franklin* Gesandter in Paris. 16. Juni Gefecht bei *Bunker Hill;* 12. Nov. Einnahme von Montreal.

1776. Einnahme von Boston. Vermehrung der englischen Streitkräfte durch deutsche Soldtruppen (Hessen, Braunschweiger u. a.), welche New York besetzen.

4. Juli. *Unabhängigkeitserklärung* von sieben Kolonieen, denen in kurzem die der übrigen sechs folgt. 4. Okt. Stiftung des Staatenbundes. Staatliche Organisation der einzelnen Kolonieen meist nach dem Vorbild der von Franklin für Pennsylvanien entworfenen Verfassung. Glückliche Gefechte der Amerikaner bei *Charleston*, der Engländer bei *Brookland*. Washington muß seine feste Stellung bei *White Plains* aufgeben und sich in die nördl. Gebirge zurückziehen, wo sich seine Truppen durch Mangel und Ablauf der einjähr. Dienstzeit bis auf 2000 Mann vermindern, welche er hinter den Delaware zurückführt. Die Einführung einer dreijähr. Dienstpflicht

und die Übertragung diktatorischer Vollmachten durch den Kongreß setzen Washington instand sein Heer wieder auf 6000 Mann zu bringen, mit welchen er am 25. Dez. den *Delaware* überschreitet. Siege bei *Trenton* (26. Dez.) und

1777. (3. Jan.) bei *Princeton*. Ankunft Steubens, Kalbs, Lafayettes, Kosciuszkos u. a. zum Eintritt in das amerikan. Heer. Niederlagen Washingtons am *Brandywine* (11. Sept.) und bei *Germantown* (3. Okt.). Die Engländer besetzen Philadelphia. Der engl. General Bourgoyne wird bei *Saratoga* geschlagen und zur Ergebung gezwungen (13. Okt.).

1778. Anerkennung der Vereinigten Staaten durch Frankreich, mit welchem Franklin ein Handels- und Schutzbündnis schließt. Seeschlacht bei Ouessant. Die Schwäche des amerikan. Milizheeres trotz Washingtons und Steubens Bemühungen um die Organisation verhindert größere Unternehmungen.

1779. Einfälle der Engländer von New York aus in Virginien und Connecticut. Washington ist durch Truppenmangel zur Unthätigkeit im Lager von *Westpoint* gezwungen. Beitritt Spanien und Hollands zum

1780. Krieg gegen England (Belagerung von Gibraltar). Die Engländer unter *Clinton* erobern Charleston.

1781. Die Teilung der engl. Streitkräfte und die Ankunft eines französ. Hilfscorps von 6000 Mann unter Rochambeau benutzt Washington zu einem Schlage gegen den engl. General Cornwallis, welcher sich am 19. Okt. mit 6000 Mann bei *Yorktown* ergiebt. Seitdem die Engländer auf Charleston und New York beschränkt.

1782. Sturz des Ministeriums des Lord North. Vorläufiger Friedensvertrag am 30. Nov. zu Paris durch Franklin und Adams abgeschlossen.

1783. 3. Sept. *Friede zu Versailles.* Anerkennung der Unabhänigkeit der Dreizehn Staaten mit etwas erweiterten Grenzen nach Norden. Canada, der Nordwesten und Neu-Schottland bleiben den Engländern.

III. Von der Begründung des Bundesstaats bis zum Ausbruch des Secessionskrieges, 1783-1860.

1786. *Konvent in Annapolis* zur Durchführung der Bundesverfassung: Gegensätze der *föderalistischen* auf Stärkung der Bundesgewalt bedachten und der *demokratischen*, größere Selbständigkeit der Einzelstaaten erstrebenden Parteien.

1787. *Generalkongreß in Philadelphia*, von zwölf Staaten beschickt. Die *Bundesakte*, welche auf dem Princip

strenger Trennung der vollziehenden, gesetzgebenden und richterlichen Gewalt (Präsident, Kongreß, Gerichte) nach Montesquieu's Theorie beruht, wird am 17. Sept. angenommen, sie tritt

1789. in Kraft. *Washington* wird Präsident, *John Adams* Vicepräsident, *Alexander Hamilton* Finanzminister, *Thomas Jefferson* Staatssekretär.

1793. Washington zum zweitenmal Präsident.

1794. Handelsvertrag mit England.

1797. *John Adams*, Präsident.

1799. Washingtons Tod.

1800. *Thomas Jefferson*, Präsident. Washington Bundeshauptstadt.

1803. Erwerbung des französ. *Louisiana* durch Kauf.

1809-17. *James Madison*, Präsident.

1812-14. *Krieg mit England.*

1813. Einnahme von York in Canada; Eroberung des Forts Niagara durch die Engländer.

1814. Der engl. General Ross nimmt Washington und zerstört das Kapitol und andere öffentliche Gebäude; erfolglose Belagerung von Baltimore. — *Friede von Gent*, Zurückgabe aller Eroberungen.

1817-25. *John Monroe*, Präsident.

1819. Erwerbung des spanischen *Florida* durch Kauf.

1821. *Missouri-Kompromiß*, d. h. im neuen Staate Missouri wird die Sklaverei zugelassen, in allen nördlich vom $36^1/_2{}^\circ$ n. Br. gelegenen Gebieten aber verboten.

1823. Proklamierung der Abwehr einer etwaigen Einmischung europäischer Mächte und des Ausschlusses neuer fremder Besitzergreifungen vom amerikanischen Kontinent (sog. Monroe-Doktrin).

1825-29. *John Quincy Adams*, Präsident.

1829-37. *Andrew Jackson*, Präsident. Drohende Secession der südlichen ackerbautreibenden und sklavenhaltenden Staaten infolge der die nördlichen Industriestaaten begünstigenden Zölle und des im Norden lautwerdenden Verlangens nach Abschaffung der Sklaverei. Beilegung des Streites durch neue Zollgesetze.

1832-33. Indianerkrieg in Georgia, Illinois, Alabama.

1837-41. *Martin van Buren*, Präsident.

1841. *William Henry Harrison*, Präsident, stirbt nach einem Monat, worauf der Vicepräsident *John Tyler* die Präsidentschaft übernimmt.

1845-49. *James Polk*, Präsident.

1846. *Krieg mit Mexiko* wegen der von den Südstaaten betriebenen Unabhängigkeitserklärung von *Texas*. Sieg der Unionstruppen bei *Monterey*. Vertrag mit England

über das Oregon-Gebiet: der 49° n. Br. wird als Grenze festgesetzt.

1847. Siegreiches Vordringen der Unionstruppen bis zur Hauptstadt Mexiko, welche am 14. Sept. genommen wird. — Bildung der *Abolitionspartei*, welche Abschaffung der Sklaverei erstrebt, und Einigung mit anderen Elementen zu einer *Freibodenpartei* (freesoilers: „freier Boden für freie Leute"), welche die Bildung neuer Sklavenstaaten verhindern will.

1848. *Friede mit Mexiko*, welches Texas, Neu-Mexiko und Oberkalifornien abtritt. Die Vereinigten Staaten fassen dadurch am Stillen Ocean festen Fuß. Goldfunde in Kalifornien. — Sieg der Gegner der Sklaverei bei der Wahl des Präsidenten

1849. *John Taylor*, der aber schon im Juli 1850 stirbt; sein Nachfolger wird der Vicepräsident *Millard Fillmore*.

1850. Die Südstaaten verhindern das Verbot der Sklaverei in den von Mexiko erworbenen Gebieten außer Kalifornien.

1853-57. *Franklin Pierce*, Präsident.

1854. Handelsvertrag mit Japan. Durch die Kansas-Nebraskabill wird entgegen dem Missouri-Kompromiß (S. XXXVI) die Sklaverei in den neuen Staaten Kansas und Nebraska von der Abstimmung der Bevölkerung abhängig gemacht.

1856. Unruhen in Kansas und Nebraska wegen Einführung der Sklaverei, deren sämtliche Gegner sich zur *republikanischen Partei* einigen. Bei der Präsidentenwahl siegen die Anhänger der Sklaverei, die *Demokraten*.

1857-61. *James Buchanan*, Präsident. Verschärfung der Gegensätze durch Schriften („Onkel Toms Hütte" von H. Beecher Stowe) und einzelne Gewaltthaten, wie den verunglückten Versuch *John Brown's* zur Befreiung der Sklaven in Harper's Ferry (1859). Sieg der Republikaner bei der Wahl des Präsidenten *Abraham Lincoln*.

III. Der Secessionskrieg, 1860-1865.

1860. Süd-Carolina erklärt seinen Austritt aus der Union, welchem

1861. Florida, Alabama, Georgia, Louisiana, Texas, Arkansas, Nord-Corolina und Tennessee sich anschließen. Der Kongreß dieser Staaten zu *Montgomery* setzt die Verfassung der *Konföderierten Staaten* von Amerika fest; *Jefferson Davis* wird Präsident, Richmond Hauptstadt. — Vergebliche Versöhnungsversuche des Präsidenten Lincoln. Eröffnung der Feindseligkeiten am 12. April durch die Beschießung des *Forts Sumter*, welches am 14. von den

Bundestruppen geräumt wird. Niederlage der Bundestruppen bei *Bull Run.*

1862. Kampf zwischen den Panzerschiffen Monitor und Merrimac bei Norfolk; die Bundestruppen besetzen New Orleans. Sieg *Grants* bei Shiloh; Gefechte bei Yorktown und Williamsburg. Die siebentägige *Schlacht bei Richmond* (26. Juni - 3. Juli) endigt mit dem Rückzug der Bundestruppen unter Mc Clellan. Sieg der Konföderierten bei *Bull Run*; sie bedrohen Washington und dringen bis Maryland vor, werden aber von Mc Clellan bei *Antietam* zum Rückzug genötigt, während dessen Nachfolger Burnside bei *Fredericksburg* geschlagen wird. — 1. Sept. Lincoln proklamiert die *Aufhebung der Sklaverei* zum 1. Jan. 1863.

1863. 2.-6. Mai Gefechte bei *Fredericksburg;* Tod des Konföderierten-Generals Jackson. — 2.-4. Juni Gefechte bei *Chancellorsville.* Die Konföderierten bedrohen Washington zum zweitenmal, dringen nach Maryland und Pennsylvanien vor, werden aber von Meade bei *Gettysburg* (2.-3. Juli) zurückgeschlagen. Gleichzeitig (3. Juli) erobert Grant *Vicksburg*, den wichtigsten Stützpunkt der Konföderierten am Mississippi. Grant, zum Oberbefehlshaber ernannt, siegt bei *Chattanooga* (22.-25. Nov.).

1864. Wiederholte Kämpfe am *Potomac;* Grant drängt die Konföderierten unter Lee auf Richmond und Petersburg zurück. Der kühne Zug *Shermans* durch Georgia nach *Savannah* an der atlantischen Küste trennt die nördl. von den südl. Staaten der Konföderierten

1865. Grant vereinigt sich mit Sherman, der von Süden, und Sheridan, der von Westen kommt. 31. März und 1. April Entscheidungsschlacht bei *Five Points;* Petersburg wird erobert. General Lee kapituliert am 9. April im Appomatox Court House (S. 301), bis zum 26. Mai die übrigen Truppen der Konföderierten. Am 3. Mai wird Richmond besetzt.
Lincoln, als Präsident wiedergewählt, wird am 14. April von Wilkes Booth ermordet. Sein Nachfolger wird der Vicepräsident *Andrew Johnson.* Verleihung des vollen Stimmrechts an die befreiten Sklaven (ergänzt 1868).

IV. Neueste Zeit.

1867. Erwerb von *Alaska* durch Kauf von Rußland. Konflikt zwischen Kongreß und Präsident wegen der Besetzung der Ämter. Johnson angeklagt aber freigesprochen.

1869-77. General *Ulysses S. Grant*, Präsident. Eröffnung der ersten *Pacific-Eisenbahn.*

1872. Beilegung des Streits zwischen den Vereinigten Staaten und England um die *San Juan de Fuca-Straße* durch Schiedsspruch Kaiser Wilhelms I.
1876. Weltausstellung in Philadelphia.
1877-81. *Rutherford B. Hayes*, Präsident.
1881. *James A. Garfield*, Präsident, stirbt 19. Sept. 1881 an der am 2. Juli durch den Meuchelmörder Guiteau erhaltenen Wunde.
1881-85. *Chester A. Arthur*, Präsident.
1885-89. *Grover Cleveland*, Präsident.
1889-93. *Benjamin Harrison*, Präsident.
1890. Die Zahl der Unionsstaaten wächst auf 44. Erhöhung der Einfuhrzölle durch die McKinley-Bill. Indianeraufstand.
1893. *G. Cleveland* zum zweitenmal Präsident.

IX. Ein geographischer Blick auf Nordamerika.

Von

F. Ratzel.

Die Leichtigkeit, mit der heute der europäische Reisende den nordatlantischen Ocean durchmißt, um nach wenig mehr als einer Woche am Ostrande Nordamerikas zu landen, kann vergessen machen, daß bis vor wenigen Jahrhunderten jegliche Verbindung zwischen Europa und Nordamerika fehlte. Zwar ist nicht mehr zu bezweifeln, daß die Normannen von Grönland her bis in die Gegenden vordrangen, wo heute die Nordostgrenze der Vereinigten Staaten die Küste schneidet; aber das waren nur Versuche ohne Folgen und Nachfolge. Sie ändern nichts an der weltgeschichtlichen Thatsache, daß bis zu den Fahrten der großen Entdecker Columbus und Cabot im letzten Jahrzehnt des xv. Jahrhunderts, und ihrer kleineren Nachfolger, der Atlantische Ocean eine tiefe Kluft zwischen den Westrand der Alten und den Ostrand der Neuen Welt legte, deren Völker auf diesem Wege noch nie aufeinander gewirkt hatten. Derselbe Ocean, an dessen Ufern jetzt hüben und drüben die verkehrreichsten Handelsstädte der Welt liegen, war bis 1492 von den Schiffen der seekundigsten Völker gemieden. Seine Natur ist daran nicht unschuldig. Er bot besonders der Fahrt von der europäischen Küste her Schwierigkeiten, deren erst die Dampfschiffahrt Herr geworden ist. Im ganzen nordatlantischen Ocean walten Westwinde vor, in seiner westlichen Hälfte treibt die Golfstromdrift das Wasser der Meeresoberfläche nach Osten, weit schieben sich die aus dem Eismeere stammenden Eisberge und Eisfelder in die gemäßigte Zone hinein und die amerikanische Küste ist sehr häufig von dicken Nebeln umlagert. Seitdem der Atlantische Ocean zu den bestbekannten Meeren gehört, weiß die Nautik diesen Schwierigkeiten durch die Wahl der besten Wege für die verschiedenen Jahres-

zeiten zu begegnen — die Dampfer des Nordd. Lloyd schneiden vom 15. Januar bis 14. Juli bei der Ausfahrt den 49. Meridian in 42° 30′, vom 15. Juli bis 15. Januar in 46° — auf denen die Entfernungen zwischen Europa und Nordamerika in dem 6. bis 10. Teile der Zeit zurückgelegt werden, die man vor der Einführung der oceanischen Dampfschiffahrt aufwenden mußte. Die deutschen Schnelldampfer pflegten die Wege Bremen-New York und Hamburg-New York in den letzten Jahren in weniger als 9 Tagen zurückzulegen.

Der Reisende, der den wohlgemeinten Rat beherzigt, sich recht oft auf der Karte des Land, das er besuchen will, anzusehen, wird bald beobachten, daß die Wege von Europa nach Nordamerika durchaus nicht einfache Querlinien, von einem Gestade des Oceans zum andern, sondern von ONO. nach WSW. gerichtet sind. Die bevölkertsten, städte- und verkehrreichsten Gebiete liegen in Nordamerika 10-15 Breitengrade südlicher als in Europa. Man vergleiche folgende geographische Breiten:

Christiania	59° 55′	Quebec	46° 48′
Glasgow	55° 53′	Boston (Cambridge)	42° 23′
Hamburg	53° 33′	Chicago	41° 50′
Liverpool	53° 24′	New York	40° 44
Berlin	52° 30′	Philadelphia	39° 57′
London (Greenwich)	51° 29′	Cincinnati	39° 6′
Paris	48° 50′	Washington	38° 54′
Rom	41° 53′	San Francisco	37° 47
Madrid	40° 24′	Key West	24° 33′
Athen	37° 38′.		

Zugleich lehrt ein Blick auf die Karte, daß die atlantische Küste Nordamerikas stufenweise von N. nach S. zurückfällt. Dies verlängert noch mehr die Wege von europäischen Plätzen nach den wichtigsten nordamerikanischen. Die Post rechnet von Liverpool nach Halifax 7, von Bremen nach New York 8-9, von Bremen nach Baltimore aber 11 Tage. Beständig muß man sich diese Verschiebung nach S. vor Augen halten, die aus den Vereinigten Staaten ein Land macht, dessen Nordgrenze den Atlantischen Ocean in der Nähe des 47. Grades, also südlicher als die S.-Grenze des Deutschen Reiches schneidet, während ihr südlichster Punkt in derselben Breite wie die Indusmündungen liegt. Die Lage Nordamerikas zu Südamerika hat manche Ähnlichkeit mit der Europas zu Afrika, aber Nordamerika ragt um 120 geogr. M. näher an seine südlichen Nachbarn heran und ist durch Florida und die Golfküste selbst ein Teil Westindiens. Politisch hat sich diese Annäherung an Mittel- und Südamerika schon lange geltend gemacht, und ihre wirtschaftlichen Folgen treten, auch ohne Reciprocität, immer deutlicher hervor.

Da wir Europäer den Atlantischen Ocean samt seinen Ausläufern Mittelmeer, Nordsee u.s.w. vor uns und an seinem jenseitigen Rande das atlantische Amerika liegen sehen, sind wir geneigt, Nordamerika ganz in unsere atlantische Sphäre hineinzuziehen, und die viel größere Perspective zu vergessen, die der Stille Ocean, der fast ein Drittel der ganzen Erde einnimmt, den Amerikanern eröffnet.

William H. Seward, einer der größten Staatsmänner aus der großen Zeit des Bürgerkrieges, hat die Meinung vieler Amerikaner ausgesprochen, als er sagte, am Stillen Ocean werde sich die größte Entwickelung der Menschheit vollziehen. Besonders für die Verein. Staaten ist es eine Thatsache von größter politischer und wirtschaftlicher Bedeutung, daß ihr Gebiet sich von der Südgrenze Kaliforniens bis zur Nordgrenze Washingtons, zwischen 32° und 49° N. B. nach dem Stillen Ocean öffnet und daß der Ankauf des russischen Amerika, des heutigen Territoriums Alaska (S. 439), die günstigst gearteten Küsten des nördlichen Stillen Oceans samt dem Eingang in das Eismeer in ihre Hände gegeben hat. Es herrschen enge politische und ausgiebige wirtschaftliche Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und den ostasiatischen Mächten. Die politische Erschließung Japans ist das Werk der Vereinigten Staaten. Die Einbeziehung des Archipels von Hawaii in die Machtsphäre der V. S. („The American System" wie es officiell genannt wird) bietet den Ersatz für die Zurückdrängung aus dem Atlantischen Ocean, wo die Inseln der Fundybay, die Bermudas, Bahamas und Cuba fremde Besitzungen an der Schwelle des amerikanischen Landes sind. Der Wert, den die Vereinigten Staaten ihrem politischen Einfluß in Mittelamerika beimessen und den sie auf den Interoceanischen Canal legen, dessen Bau auf dem Isthmus von Nicaragua 1888 von einer nordamerikanischen Gesellschaft begonnen wurde, muß aus ihrer Stellung als pacifische Macht verstanden werden.

Die Lage Nordamerikas zum nördlichen Eismeer ist praktisch von geringem Interesse. Wenn auch die Geschichte der Entdeckungen immer dankbar der bewundernswerten Leistungen der Amerikaner im arktischen Gebiet (Kane, Hall, Greely, Long, Peary u. A.) gedenken wird, so ist doch weder den politischen Ansprüchen auf eisumschlossene Länder der Arktis, noch dem Handel mit den Eskimo in der Beringstraße großes Gewicht beizumessen. Wichtiger ist die Thatsache, daß die Vereinigten Staaten heute mit England sich fast allein in den Walfischfang teilen; die 71 Walerschiffe (17000 T.) gehören alle nach den kleinen Häfen der neuenglischen Küste, wie Barnstable, Nantucket, New Bedford, New London.

Viel folgenreicher ist aber, daß Nordamerika sich nach N. zu verbreitert und zugleich durch die breite Lücke der Hudsonsbay das Eismeer bis in das Herz des Kontinentes reichen läßt. Der Südrand dieser breiten Sackgasse des Eismeers liegt in der Breite von Mitteldeutschland. Da zugleich Nordamerika durch seine Nordränder sich eng mit den arktischen Inseln verbindet, sind alle Umstände dem Einströmen arktischer Einflüsse günstig. Kein Gebirge stellt sich ihm entgegen und so ist das **Klima** Nordamerikas bis zum Golf durch starke Abkühlungen ausgezeichnet, wie sogar Mitteleuropa sie nicht kennt. Bis nach Louisiana und Florida, also an die Schwelle der Tropen, fluten Kältewellen, die die Orangen- und Bananenpflanzungen alle Paar Jahrzehnt vernichten. In ganz Nordamerika

kann nur der zwischen Meer und Gebirge gelegene südkalifornische Winkel mit den geschützten Lagen der europäischen Mittelmeerländer verglichen werden. Selbst in Florida kommen Temperaturen von —15° vor, und bei New Orleans ist die Eisbildung auf den Deltaarmen des Mississippi, den trägfließenden Bayous, gar nicht selten. Der Winter in den mittleren und nördlichen Staaten der Union ist entsprechend rauh und was ihn besonders auszeichnet, ist sein langes Verweilen und sein langsamer Abzug. Ganz treffend hat man diese Gebiete als das Land des kalten Frühlings bezeichnet. Der obere Mississippi bleibt in einzelnen Jahren bis in den April hinein gefroren und der Eriesee öffnet sich für die Schiffahrt durchschnittlich um die Mitte des April. Im Osten und besonders in den Neuenglandstaaten (Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Connecticut und Rhode Island) ist der Winter auch durch großen Schneereichtum ausgezeichnet. Heftige Schneestürme mit Verwehungen treten auf den großen Ebenen des Westens nicht selten auf. Der Frühling ist kurz und der Sommer schließt sich oft fast unvermittelt an den Winter an. Da Nordamerika gegen den Äquator hin ebenso offen liegt wie gegen den Pol, ist auch den wärmenden Einflüssen freier Raum gestattet, und ein heißer, tropisch feuchter und schwüler Sommer bildet einen schroffen Gegensatz zu dem rauhen Winter. Baltische Winter und römische Sommer sind die Signatur des Klimas der Staaten des Nordostens bis zur Chesapeake Bai und des Inneren. Vergleichen wir einige Orte gleicher Breitenlage diesseits und jenseits des Atlantischen Oceans, so tritt uns auf der amerikanischen Seite immer ein kälteres Gesamtklima, ein viel kälterer Winter, aber ein annähernd gleichwarmer oder selbst etwas wärmerer Sommer entgegen:

	G. B.	Jahrestemp.	Kältester Monat	Wärmster Monat
St. Johns (Neufundland)	47° 6′	4.5 C.°	—5.3	15.3
Brest	48° 4′	12	6.6	18.2
Halifax	44° 7′	6.3	—5.2	18
Bordeaux	44° 8′	12.8	5.8	20.6
New York	40° 8′	10.6	—1.7	24.2
Neapel	40° 8′	16.5	9	25.1
Norfolk (Virginien)	36° 8′	15.1	4.6	25.9
S. Fernando (Spanien)	36° 5′	17.5	11.5	24.5

Die Gegensätze zwischen polarem und tropischem Klima rücken im östlichen Nordamerika näher zusammen als in irgend einem Teil der Erde. In der Breite von Schottland haben wir in Labrador ein polares, in der von Alexandria in Florida ein tropisches Klima. Daher auch die Plötzlichkeit der Wechsel zwischen Hitze und Frost, die sowohl in der Abkürzung der Übergangsjahreszeiten Frühling und Herbst als auch in den unerwartetsten Temperaturstürzen und -steigerungen sich ausspricht. Wer Nordamerika be-

sucht, mache sich auch in den mittleren Gebieten, in denen New York, Philadelphia, Chicago gelegen sind, gefaßt, daß auf einen kühlen Frühling, der sich bis tief in den Mai ausdehnt, ein viel heißerer Sommer folgt als in West- oder Mitteleuropa, der aber schwere Rückfälle nicht ausschließt, und daß auf den durch seine warmen, klaren Tage und die herrlichen Herbstfärbungen ausgezeichneten Herbst unvermittelt mit Schneestürmen und tiefen Kältegraden Anfangs oder Mitte November der Winter einsetzt. — Nordamerika hat im Osten ein feuchtes Klima, dessen Niederschlagsmengen zum Doppelten der mitteleuropäischen sich erheben; gegen W. nehmen die Niederschläge ab und sind westlich vom 98° W. L. (Greenw.) bereits nicht mehr reichlich genug für Ackerbau ohne künstliche Bewässerung. Die höheren Gebirge des Cordillerengebietes bilden weiter w. noch eine Anzahl von regenreicheren Oasen, am meisten in den von der Nordpacifikbahn durchzogenen nördlichen Landschaften, aber im allgemeinen sind alle Staaten w. von jener durch Kansas und Nebraska schneidenden Linie durch Regenarmut ausgezeichnet. Erst in der nordwestlichen Ecke am Stillen Ocean, in die die westlichen Teile von Oregon und Washington fallen, werden die Niederschläge wieder reichlich und die Umgebungen des Puget-Sundes, die in vielen Beziehungen zu den begünstigsten Strichen der Neuen Welt gehören, haben ein an Nordwesteuropa erinnerndes Seeklima. Aber im übrigen „Far West“ sind auf einem Raum, in den Deutschland sechsmal gehen würde, die Niederschläge zu gering für Waldwuchs und Ackerbau. Die entscheidende Frage ist hier immer die des Wasservorrates für künstliche Bewässerung. Man plant große Stauseen und Hebewerke, aber weite Gebiete werden immer Wüste bleiben müssen, besonders in Nevada, Utah, Arizona und Südkalifornien. Die Frage der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bodens der V. St. wird immer mehr eine Frage der Bewässerung. In diesem trockenen Innern treten auch andere continentale Merkmale in den schroffen Gegensätzen von Winterkälte und Sommerhitze und in den raschen Umschlägen der Witterung hervor. Auf den waldlosen Ebenen zwischen dem Mississippi und den Westgebirgen sind außerdem heftige Wirbelstürme häufig; ein zweites Gebiet der Wirbelstürme befindet sich in den südlichen atlantischen Staaten, wohin die Tornados oder Hurricane der Antillen übergreifen. — Ganz eigenartige Klimate herrschen am Stillen Ocean: in Washington und im nördlichen Oregon ein mildes, regenreiches Seeklima, das nach S. als schmaler Streif an der Küste hinzieht, wo noch San Francisco in seinen Bereich fällt, im Innern Kaliforniens ein Wechsel trockener, sonniger Sommer mit winterlicher Regenzeit, der dem Mittelmeerklima ähnlich ist.

Kaum irgendwo wird soviel über Klima und Wetter gesprochen wie in Nordamerika. Das ist natürlich. Diese nordamerikanischen Klimate dringen mit ihren scharf ausgeprägten Merkmalen ganz

anders auf den Menschen ein als unser mildes west- oder mitteleuropäisches, und dann steht die Landwirtschaft viel mehr im Mittelpunkt aller Interessen. Alle Welt ist von den Vorzügen des kalifornischen Klimas überzeugt, und schreibt es ihm zu, wenn die Kalifornier nordamerikanischer Abstammung den Eindruck kernigerer Gesundheit und heiterer Stimmung machen. Dagegen wirkt das gegensatzreiche Klima des Ostens und des Inneren zwar stählend und aufrüttelnd, gilt aber als eine der Ursachen des weitverbreiteten körperlichen Unbehagens, das besonders durch Nervenermüdung und Dyspepsie sich äußert. Zweifellos sind die rauhen Winter ungünstig für die zahlreichen Brustkranken, ebenso wie die schwülen Hochsommertage die Kindersterblichkeit steigern. Daß aber die Nordamerikaner in den östlicheren und mittleren Staaten eine degenerierende Rasse seien, die langsam unter dem Einfluß dieses Klimas aussterbe, ist eine Übertreibung, die kein Kenner dieses Volkes billigt, wiewohl sie von hervorragenden deutschen und englischen Beobachtern ausgesprochen worden ist. Die in Rastlosigkeit und vorzeitigen Kräfteverbrauch umschlagende Energie, die auszeichnendste Eigenschaft des Nordamerikaners, hat eher geschichtliche und sociale als klimatische Ursachen. Sie ist z. B. in Canada und bei den Creolen von Louisiana nicht zu finden.

Nordamerika ist unter allen großen Teilen der Erde der einfachst gebaute. Dem großartig einfachen **Bodenbau** entsprechen auch die großen Züge seines Stromnetzes. Wir haben eine mächtige Bodenerhebung im Westen, die auf ihrem breiten Rücken Hochgebirge mit Schneegipfeln — *Felsengebirge* (Grays Peak 4370m), *Sierra Nevada* (Mt. Whitney 4575m), *Kaskadengebirge* (Mt. Rainier 4400m) — trägt und von den Amerikanern als „*The Cordilleras*“ bezeichnet wird, und ein kleineres, dem Jura an Bau und Höhe zu vergleichendes, aber immer noch 2000km langes Gebirge im Osten, die *Alleghanies* (Black Dome 2045m), und zwischen beiden ein von leichten Bodenanschwellungen, auf denen zahlreiche Seen liegen, zum Golf und zum Eismeer abdachendes tieferes Land. In den V. St. fließt in dieser breiten Rinne zwischen West- und Ostgebirge der größte Strom des Erdteils, der *Mississippi* (gegen 60,000 Q.M. Stromgebiet und 25,000km Schiffbarkeit), dessen größte Zuflüsse Missouri und Ohio aus dem Herzen der Felsengebirge und der Alleghanies kommen. Daher hat man immer mit Vorliebe von einem großen Thal des Inneren, auch kurzweg „The Great Valley“, gesprochen, unter dem man Quellgebiete und Tiefland des Mississippi versteht. Man darf freilich über dieser einfachen Vorstellung nicht die kleineren Thäler vergessen, die zwischen dem Westfuß der Westgebirge und dem Stillen Ocean die drei Staaten Kalifornien, Oregon und Washington umschließen, und ebensowenig das Küstenhügel- und tiefland, das von den Alleghanies sich zum Atlantischen Ocean senkt und dem die geschichtlich bedeutendsten Entwickelungen von Massachusetts bis Georgia angehören. Die

V. St. waren bis vor Hundert Jahren auf diesen Streifen zwischen Gebirg und Meer beschränkt, in dem man noch heute die dichteste Bevölkerung und die größten Städte, das größte Maß von Wohlstand uud Bildung, und alles findet, was geschichtlich tief gewurzelt ist. Die natürliche Fruchtbarkeit dieses Küstenlandes, die Vorteile, die es dem Seeverkehr bot, und der natürliche Wall der Alleghanies, schützend und einschränkend im Rücken, das sind die drei großen natürlichen Vorteile, unter denen die dreizehn „alten Staaten“ zum Kern der Union erwuchsen. Zwischen den großen Naturstraßen aus dem Inneren zum Atlantischen Ocean, dem St. Lorenz und dem Mississippi bieten sich nur zwei Einsenkungen in den Alleghanies zum Vordringen ins Mississippibecken dar: der Hudson im Norden, der Potomac im Süden. Der Hudson, mit seinem Nebenfluße Mohawk, bietet durch seine Mündung im Hafen von New York, durch seine eigene Schiffbarkeit, — er ist bis Albany mehr Meeresarm als Fluß —, durch die Tiefe seines Alleghany-Einschnittes und die Richtung auf die Großen Seen die günstigsten Verkehrsbedingungen und hat New York zur größten und handelsreichsten Stadt Amerikas erhoben. In den letzten 100 Jahren hat sich die Bevölkerung im Mississippibecken ausgebreitet, das in den östlichen und mittleren Teilen eines der fruchtbarsten Länder der Erde ist und in dem kein einziges großes Hindernis zu überwinden war. Als der Ruf der Schätze Kaliforniens wachsende Massen von Auswanderern an die Gestade des Stillen Oceans zog, wurden Pässe der Felsengebirge, der Sierra Nevada, des Cascadengebirges in 1900-2400m überschient, und vier Pacifikbahnen verbinden heute das Innere mit dem Stillen Ocean. Die größten natürlichen Vorteile bietet der in der Nähe der Nordgrenze der V. St. gelegene Teil der Westgebirge, in den von Ost und West die Thäler des Missouri und Columbia tief einschneiden und der nicht in so hohem Maße an Regen- und Schneemangel leidet, wie die südlichen Strecken. Durch ihn führen die Nördliche und die Canadische Pacifikbahn. Gegenüber den von keinem einzigen ernsthaften Hindernis unterbrochenen 80 000 D. Quadratmeilen des Tieflandes des Innern treten die Schwierigkeiten der beiden Gebirge zurück. Thatsächlich hat sich weniger im Kampfe mit ihnen als mit der Größe der zu durchmessenden Räume das gewaltige Eisenbahnnetz der V. St. (1890 270,000km) entwickelt.

Der Vorzug großer natürlicher *Wasserwege* kommt ganz besonders diesem inneren Tiefland zu, indem der Mississippi bis in die Nähe der Nordgrenze der V. St., der Ohio bis in die Alleghanies, der Missouri bis in das Felsengebirge schiffbar ist, während die 4180 D. Q. M. Wasserfläche der Großen Seen wie eine kleine Ostsee auf ihre Umgebungen verkehrsfördernd einwirken. Die ungemein rasche Entwickelung des Eisenbahnnetzes hat die Wasserstraßen seit 1840 etwas in den Hintergrund gedrängt. Aber die 25,000 km schiffbarer Wege im Mississippi-Gebiet oder die 4000km lange Schiff-

fahrtslinie von Duluth am Oberen See bis Belle Isle an der Labradorküste oder das Vorhandensein des wasserreichen Illinois in der fast flachen Landschaft zwischen Chicago und St. Louis gehören zu den Thatsachen, die ganz von selbst zur Geltung kommen. Die Mississippi-Flotte zählte 1891 1277 Fahrzeuge mit 309 000 Tonnen, die der Landseen 3600 mit 1 155 000 und in demselben Jahre bewältigten die Schleusenkanäle von Sault Ste. Marie (zwischen dem Oberen und Huronensee) einen größeren Verkehr als der Suezkanal. Fügen wir hier gleich hinzu, daß die *Küste* der V. St. am atlantischen Ocean und am Golf vorwiegend flach, am Stillen Ocean Steilküste ist. Sie entbehrt zwar der großen Gliederung im europäischen Stil, ist aber dafür reich an kleinen Buchten, Landzungen, Flußmündungen und Lagunen, besonders reich im Nordosten von Maine bis Cap Henry und im Nordwesten von Washington bis zur Columbiamündung. An Häfen für den großen Verkehr zählt die atlantische Küste 55, die des Golfs 11 und die pacifische 6. Die von der Küstenschiffahrt und Fischerei benutzten erhöhen die Zahl auf 500. Die Handelsflotte des Atlantischen Oceans zählte 1891 2 780 000, die des Stillen Oceans 441 000 Tonnen. Messen wir die Küste der V. St. nach ihren großen Umrissen, so erhalten wir 7070 km, während sie mit allen Buchten, Mündungen, Inseln etc. fast 15 mal länger ist; die Landgrenze ist 8480 km lang und ist großenteils ganz glücklich durch Flüsse und Seen gezogen.

Bergbau. Die Bedeutung Nordamerikas für die übrige Welt liegt bis heute noch vorwiegend in den Gütern, die Berg- und Ackerbau, Waldwirtschaft und Viehzucht aus seinem Boden gewinnen. Die Verein. Staaten und der südliche Teil von Britisch-Nordamerika sind erzreiche Länder. Der Boden hat keine großen und mannigfaltigen Störungen erfahren, die die Schätze des Erdinnern zersplittern oder zerstören. So bedeckt die Steinkohlenformation allein in ihrer produktiven Ausbildung in den V. St. 325,000 qkm und die Masse der jährlich gewonnenen Steinkohlen (1889 141 Mill. T.) steht nur hinter der Englands zurück. Nur China dürfte kohlenreicher sein. Eisenerze fehlen nur einem einzigen Staate: Florida. 1892 wurden 9_2 Mill. Tonnen Roheisen erzeugt, $1^1/_2$ Mill. mehr als in England, das Doppelte von 1880. Kohle und Eisen lagern in günstigster Weise in Pennsylvanien, New-York, Ohio, Illinois zusammen und an natürlichen Straßen des Verkehrs, wie Ohio und Hudson. Zu den folgenreichsten Erscheinungen des letzten Jahrzehnts gehört die Entwickelung der Eisenindustrie in dem sonst industriearmen Süden auf den Kohlenfeldern von Alabama und Tennessee und die Entdeckung von vorzüglichen Kohlen in verschiedenen Teilen des holzarmen Westens. Unzweifelhaft ist das Übergewicht Nordamerikas in der Erzeugung von Kupfer, Quecksilber, Silber und Gold. Die Lager gediegenen Kupfers am Oberen See sind die reichsten, die man kennt. Die erst seit 1851 erschlossenen Bergwerke von Kalifornien liefern $^1/_4$ alles Quecksilbers. Der

Silberreichtum der Felsengebirge, der Gebirge des Großen Beckens und des Ostabhanges der Sierra Nevada wird trotz der gedrückten Preise in immer größerem Maße ausgebeutet. Das Jahr 1889 brachte 64 Mill. Doll. Während das einst berühmte Nevada zurückgegangen ist, schreiten Utah, Colorado und Montana noch immer vorwärts. Die Goldausbeute ist ebenfalls zurückgegangen, schwankte in den letzten Jahren um 33 Mill. Doll. und hat ihren Schwerpunkt aus Kalifornien nach Colorado, Utah, Montana, Dakota verlegt. Alle bis jetzt bekannten Vorkommen von Erdöl und natürlichem Gas treten hinter den nordamerikanischen zurück, die besonders in Pennsylvanien und Ohio entwickelt sind. Nach Erschöpfung der Ölquellen und -brunnen werden die bituminösen Schiefer an die Reihe kommen, von denen ein Lager von 250,000 qkm vom oberen Ohio nach Virginien streicht. Steinsalz und Phosphorite werden in großen Lagern ausgebeutet.

Für die **Landwirtschaft** ist es von großer Bedeutung, daß die fruchtbarsten Böden den Tiefländern des Inneren, besonders im Mississipibecken, und dem südatlantischen Küstengebiet angehören. Wärme, vorwiegend flache Bodenformen und Waldarmut sind besonders dem Ackerbau im Inneren zu Gute gekommen. Weizenbau und Großviehzucht, deren Erzeugnisse die V. St. und die Dominion seit Überschreitung der Großen Seen und des nördlichen Red River in erdrückenden Massen auf den Weltmarkt werfen, haben hier ihren Boden. In der östlichen Hälfte begünstigt der feuchte Sommer, der trotz vieler Versuche den Weinbau zurückhält, den Mais und die eng damit verbundene Viehzucht, wie er im Süden der Baumwolle zu gute kommt, in der westlichen ist der regenarme Spätsommer dem Weizenbau so günstig, wie nirgends in Europa. Ähnlich wie in Nordeuropa bedeckt diluvialer Eisschutt auch das nördliche Nordamerika und zwar bis zum Ohio und zum Susquehanna. Soweit er reicht, ist die Fruchtbarkeit im ganzen geringer, am geringsten in Neuengland, dessen rauher Boden ein härteres Geschlecht erzog als das fruchtbare Virginien. Die Heimat der eigentlichen Yankees, die dem weiten Lande zwischen beiden Oceanen den Stempel ihres Geistes ausgeprägt haben, ist vielleicht nur zu einem Drittel dem Ackerbau zugänglich. W. vom 98° W. L. dominieren die klimatischen Einflüsss; alle Formen und Stoffe des Bodens vermögen hier nichts gegen die Wasserarmut. Ein Paar cm mehr Schnee im Winter auf den Höhen bewirken hier, indem sie abschmelzend die Quellen speisen, mehr als der reichste Humusgehalt an unbewässerbarer Stelle.

Die nordamerikanische **Landschaft** ruft im atlantischen Gebiet in den großen Zügen die nord- und mitteleuropäische zurück. Man erzählt von Einwanderern, die enttäuscht waren, weil sie am Gestade von New York oder Baltimore vergebens nach Palmen und Paradiesfeigen ausschauten. Wald und Wiese, Fjord und Düne, stille Flüsse und träumende Bergseen erinnern vor allem den Mittel-

und Nordeuropäer an heimische Scenen. Nur der Niagara mit seiner gewaltigen Wassermasse ist hier etwas ganz Neues, das auf der Welt seines Gleichen nicht findet. Es lohnt sich aber, die intimen Reize dieser Landschaft kennen zu lernen, in denen ihr Eigentümliches liegt. Man wird dann bald herausfinden, daß die Landschaften Europas und Nordamerikas unvergleichbar sind und daß es müßig ist, die Frage aufzuwerfen, welche von beiden schöner sei. Die weiten, nicht überall flachen, sondern mehr welligen und hügeligen Prärieen, die w. vom Wabash beginnen, mit ihrem blumenreichen Rasen, und die natürliche Parklandschaft, die diese Naturwiesen in den geschlossenen Wald überführt — diese ist am schönsten in Indiana, Ohio und Kentucky, dann wieder in Texas entwickelt — finden in Europa nicht ihres Gleichen. Der Wald der atlantischen Gebirge erinnert dagegen an unsere Mittelgebirgswälder. Aber dieser Wald ist nicht nur ursprünglicher, wenn auch leider an vielen Stellen sehr mißhandelt, sondern vor allem reicher an verschiedenen Baumarten. Den deutschen Besucher wird besonders die Mannigfaltigkeit der Eichen, Ahorne, Tannen und Föhren interessieren. Außerdem ist dieser Wald sehr reich an Unterholz und Schlingpflanzen. Dabei herrschen aber doch im ganzen dieselben Gattungen, wie im deutschen Wald. Man könnte sagen: der nordamerikanische Wald sieht etwas tropischer, d. h. reicher aus. Ein herrlicher Schmuck, der in Umriß und ernstem Waldkleid an Schwarzwald oder Böhmerwald erinnernden Adirondacks, White Mountains u. a. Waldgebirge des östlichen Nordamerika und der Hügelländer von Minnesota und Wisconsin sind die zahlreichen Seen, die in Maine und Minnesota zu Tausenden vorkommen. Es giebt keine Kombination von Wasserspiegel, Wald und Berg, die hier nicht verwirklicht wäre. Den Europäer werden die endlosen Föhrenwälder, die von Nordcarolina bis Alabama die südlichen Küstenländer bedecken, durch ihre Einförmigkeit erstaunen. Sobald aber eine feuchte Vertiefung den Sandboden durchbricht, steht er subtropischer Fülle des Pflanzenwuchses gegenüber. Wer den Kontinent auf einer der Pacifikbahnen quert, sollte in Denver, Cheyenne oder sonst einer Steppenstation am Fuße des Gebirges Halt machen, um die großartige Landschaft zu genießen, die auf der Grenze von Steppe und Hochgebirge sich entfaltet. Niemand wird die gelbgraue Steppe schön nennen, aber der Naturfreund wird einem Steppenritt, den wolkenlosen Himmel über sich, die Luft mit Wermuthgeruch geschwängert, die Steppe scheinbar grenzlos rings umher, Reiz abgewinnen. Die Felsengebirge stehen hinter den Alpen an landschaftlicher Schönheit zurück. Unvergleichlich ist nur das Yellowstone-Gebiet (s. S. 343). In der Sierra Nevada Kaliforniens findet man dagegen im Yosemite-Thal und anderen Thälern Schönheiten ersten Ranges, auch wenn man von den benachbarten Hainen der Riesencedern (Big Trees) absieht. Wer Sinn für die intimen Schönheiten der Natur mitbringt, wird überall in Nordamerika sich angeregt finden und wird auch

vielen Gleichgesinnten begegnen. Ein weitverbreitetes zartes Naturgefühl gehört zu den sympathischen Zügen in der geistigen Physiognomie der Nordamerikaner. In der nordamerikanischen Litteratur wird der Naturfreund vorzügliche Naturschilderer entdecken, die auch in Europa gewürdigt werden sollten. Außer den bekannten Cooper, Bryant, Emerson seien vor allen unter den Älteren Thoreau und Lowell, unter den Zeitgenossen Burroughs und Abbot genannt. Man kann im allgemeinen sagen, daß Nordamerika erst dem seine ganze Schönheit und Eigentümlichkeit enthüllt, der die Natur mitgenießt. Für manches Unvollkommene und Unbefriedigende in dem Treiben und den Werken der Menschen — die nordamerikanische Kultur ist jung! — wird er in der Natur Entschädigung finden.

Die **Bevölkerung** von rund 63 Millionen, die man 1890 in den V. St. von Amerika zählte — 1891 wurden in der Dominion of Canada $4_{,8}$ Millionen gezählt — darf weder nach Zahl noch nach Zusammensetzung mit europäischem Maß gemessen werden. Rein als Zahl genommen wohnt ihr die Eigenschaft der raschesten Vormehrung bei, die alles übertrifft, was man von der Zunahme anderer Völker kennt. Sie ist 1790 zum ersten Male gezählt worden und hat sich seitdem versechzehnfacht; seit 1870 ist sie um 24 Millionen gewachsen und man darf erwarten, daß sie am Ende des Jahrhunderts 75 Millionen erreicht haben wird. Zu diesem ungewöhnlichen Wachstum trägt nun merkwürdigerweise die eingesessene amerikanische Bevölkerung verhältnismäßig wenig bei. In allen alten Staaten der Union, vorzüglich in Neuengland, sind die kleinen Familien die Regel. Die Lehren des „Neomalthusianismus“ sind außerhalb Frankreichs nirgends auf so fruchtbaren Boden gefallen wie in diesem jungen Lande. Die geringe Anzahl der Frauen in den jungen Staaten und Gebieten des Westens ist auch in Betracht zu ziehen. Das starke Wachstum aber ist zunächst unmittelbare Wirkung der Einwanderung, für die für die 70 Jahre 1821-90 amtlich über 16 Millionen angegeben werden, und beruht ferner auf der natürlichen Vermehrung der zumeist im kräftigsten Lebensalter Einwandernden. In dieser Einwanderung wogen bis vor 40 Jahren die angelsächsischen und keltischen Elemente vor, seitdem sind die deutschen immer mehr in den Vordergrund getreten. 1821-91 sind $6_{,4}$ Mill. aus Großbritannien und Irland, $5_{,4}$ Mill. aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Luxemburg, $1_{,15}$ Mill. aus den drei skandinavischen Königreichen eingewandert. Die Deutschen, die bis vor 50 Jahren nur zwischen Hudson und Potomac in größeren Mengen saßen, haben sich im Westen weit verbreitet und sitzen jetzt am dichtesten in den Gebieten, als deren natürliche Hauptstädte man Chicago, St. Louis und Milwaukee betrachten kann. Der Census von 1880 wies in Wisconsin 140 aus Deutschland Eingewanderte auf 1000 Einwohner nach; dazu kommt nun die unbestimmbare, leider sehr schwankende Menge der in Amerika geborenen Deutschen, die deutsch geblieben sind. Im Laufe der letzten Jahre hat die Ein-

wanderung einen ganz neuen Charakter durch die starke Beimischung von Slawen, Italienern und Juden erhalten. Österreich-Ungarn, Rußland und Polen haben 1891 zusammen 222000 Einwanderer, fast doppelt soviel wie Deutschland, gesandt. Wesentlich diesem Zufluß, dessen Dauer und Wachstum eine folgenreiche Veränderung des germanisch-keltischen Grundcharakters der Nordameriker bewirken könnte, sind die Maßregeln zur Verminderung der Einwanderung zuzuschreiben, die man noch vor 20 Jahren für unmöglich gehalten haben würde. Ihr Ursprung liegt aber tiefer. Man vergißt in Europa zu leicht, daß unter den Weißen 7_5 Mill. Neger und Mulatten, 250000 Indianer und 107000 Chinesen (dazu 2000 Japaner) leben. Was als milder und oft nur eingebildeter Unterschied der Nationalitäten die europäische Gesellschaft seicht durchfurcht, das bedingt als Gegensatz der Rassen klaffende Wunden im Körper der amerikanischen. Die Indianer kämpfen von dem ersten Erscheinen der Weißen an, unglücklich zwar, aber mit bewundernswerter Zähigkeit, um den Boden. Alljährlich werden sie weiter nach Westen, mehr vom guten Lande weg und dem weniger guten zugeschoben. Wenige 1000 sind ö. vom Mississsipi übrig geblieben und der Reisende sucht sie vergebens in den Städten und auf den großen Wegen des Verkehrs. Erst vor zwei Jahren ist aus dem ihnen gewährleisteten Indianer-Territorium das neue Gebiet Oklahoma gebildet worden und alljährlich werden die ihnen eingeräumten Reservationen vermindert und verkleinert. Leichteres Spiel hat man mit den Chinesen, die in den pacifischen und Felsengebirgsstaaten seit 40 Jahren eingewandert sind und sich als geschickte und wohlfeile Arbeiter nützlich, in manchen Thätigkeiten, besonders als Wäscher, Dienstboten, Bergarbeiter unentbehrlich gemacht haben. Aber die Furcht vor ihrer Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt und ihre stolz-unterwürfige, unheimliche Abschließung gegen jeden Einfluß ihrer Umgebungen hat in weiten Kreisen die Abneigung gegen sie soweit wachsen machen, daß nach manchen rohen Mißhandlungen Einzelner zuerst ihnen gegenüber das einst hochgehaltene Menschenrecht der freien Ein- und Auswanderung widerrufen worden ist. Das schwerste der Rassenprobleme ist aber das der Neger, die, trotzdem sie keinen Zuzug durch Einwanderung erhalten, und trotz großer Sterblichkeit, sich beständig vermehren. Ihre Fortschritte sind seit der Aufhebung der Sklaverei (1864) hinter den Erwartungen ihrer begeistertsten Freunde weit zurückgeblieben. Bei einzelnen rühmlichen Ausnahmen haben sie sich als Masse unfähig gezeigt, die politischen Rechte zu gebrauchen, die ihnen eine freigebige Gesetzgebung darbot. Man weiß sie im Süden durch scharfsinnige Wahlbeschränkungen zu umgehen und die Neger auch dort politisch niederzuhalten, wo sie große Mehrheiten haben. Social ist die Übereinanderschichtung beider Rassen jetzt schärfer ausgesprochen als in der Zeit, wo die Neger Sklaven waren. Geographisch prägt sie sich in dem Wachstum des „Black Belt“ aus, in

dem von Nordcarolina bis Arkansas und Texas eine ganze Anzahl von Grafschaften mit farbiger Mehrheit liegt. Südcarolina, Louisiana und Mississippi haben mehr Neger als Weiße. Der Süden ist durch seine 6 Millionen Farbige gehindert, mit dem Norden und Westen Schritt zu halten, und einige seiner fruchtbarsten Gebiete gehen der Afrikanisierung entgegen. Zum Überfluß hängt dies schwierigste aller socialen und innerpolitischen Probleme auf das engste mit dem der Einwanderung zusammen, denn jede Verminderung des Zuflusses weißer Bevölkerung läßt das Gewicht der farbigen steigen. Die Lichtseiten des großen, jungen Landes und Volkes, die sehr auffallend und blendend sind, werden den gründlichen Beobachter nicht über die tiefen Leiden täuschen, die denselben Rassenunterschieden entspringen, aus denen früher die endlosen Indianerkriege und der große Bürgerkrieg hervorgegangen sind. Die Bevölkerung ist im allgemeinen noch dünn; 1890 wohnten 8 auf 1 Q.-Km., als in Deutschland 91 auf derselben Fläche wohnten. Noch auffallender ist aber die große Ungleichartigkeit der Verbreitung. In den Neuengland- und Mittelstaaten giebt es Gebiete von europäischer Dichtigkeit der Bevölkerung, während nördlich davon in Maine und den Adirondacks weite Strecken menschenleer sind. Der Unterschied der Dichtigkeit der dichtest- und dünnstbewohnten Gebiete ist in den V. St. 56mal so groß als der Unterschied der dichtest- und dünnstbevölkerten Staaten oder Provinzen in Deutschland. Die Städtebildung schreitet außerordentlich rasch fort. 1890 wurden 448 Städte mit mehr als 8000 Einw. gezählt. Während die Gesamtbevölkerung des Landes im letzten Jahrzehnt um 26 % zunahm, ist die der Städte um 45 % gewachsen. Über das selbst in Amerika beispiellose Wachstum Chicagos s. S. 252. Viele Landbezirke gehen zurück. In New Hampshire u. a. Gebieten des Ostens stehen zahlreiche Farmhäuser leer, deren Insassen in die Städte gezogen sind. Durch ganz Nordamerika geht ein schroffer Gegensatz städtischer und ländlicher Besiedelung, da das Mittelglied des Dorfes in den meisten Gebieten fehlt, und die ländliche Bevölkerung auf ihren Farmen zerstreut lebt. Dörfer, an europäische erinnernd, findet man nur in den älteren Teilen Neuenglands, bei den Deutschen, besonders in Pennsylvanien, und sonst zerstreut, auch bei den Mormonen. Die aus Baumstämmen aufgeschichteten Blockhäuser, in denen viele Generationen älterer Ansiedler ihr einfaches Leben verbrachten, verschwinden zusehends, an ihre Stelle tritt das aus Balken und Brettern erbaute „Frame House“, das, weiß getüncht, mit grünen Fensterläden und Vorhalle, oft sehr freundlich aussieht. Auch in den Städten stehen noch zahlreiche Holzhäuser. Im Mittelpunkt einer ländlichen Ansiedelung womöglich auf einer Erhebung oder an einer Straßenkreuzung liegen Kirche (oft mehrere, entsprechend kleine), Schule, Store (Kaufladen), Schmiede, Gasthaus: der Kern einer Stadt. Die Straßen sind auf dem Lande wie in den kleineren Städten vernachlässigt.

Flächeninhalt und Bevölkerung der Unionsstaaten
nach der Zählung vom 1. Juni 1890.

	Sq.-Miles	qkm	Bevölkerung			auf 1 qkm
			männl.	weibl.	Summa	
Staaten:						
Alabama	52 250	135 320	757 456	755 561	1 513 017	11
Arkansas	53 850	139 470	585 755	542 424	1 128 179	8
Carolina, Nord-	52 250	135 350	799 149	818 798	1 617 947	12
„ Süd-	30 570	79 170	572 337	578 812	1 151 149	14
Colorado	103 925	269 150	245 247	166 951	412 198	1,5
Connecticut	4 990	12 925	369 538	376 720	746 258	57
Dakota, Nord-	70 795	183 350	101 590	81 129	182 719	1
„ Süd-	77 650	201 110	180 250	148 558	328 808	1,6
Delaware	2 050	5 310	85 573	82 920	168 493	32
Florida	58 680	151 980	201 947	189 475	391 422	2
Georgia	59 475	154 030	919 925	917 428	1 837 353	12
Idaho	84 800	219 620	51 290	33 095	84 385	0,3
Illinois	56 650	146 720	1 972 308	1 854 043	3 826 351	26
Indiana	36 350	94 140	1 118 347	1 074 057	2 192 404	23
Iowa	56 025	145 100	994 453	917 443	1 911 896	13
Kalifornien	158 360	410 140	700 059	508 071	1 208 130	3
Kansas	82 080	212 580	752 112	674 984	1 427 096	7
Kentucky	40 400	104 630	915 877	915 877	1 858 635	18
Louisiana	48 720	126 180	559 350	559 237	1 118 587	9
Maine	33 040	85 570	332 590	328 496	661 086	8
Maryland	12 210	31 620	515 691	526 699	1 042 390	30
Massachusetts	8 315	21 540	1 087 709	1 151 234	2 238 943	104
Michigan	58 915	152 585	1 091 780	1 002 109	2 093 889	14
Minnesota	83 365	215 910	695 321	606 505	1 301 826	6
Mississippi	46 810	121 230	649 687	639 913	1 289 600	11
Missouri	69 415	179 780	1 385 238	1 293 946	2 679 184	15
Montana	146 080	378 330	87 882	44 277	132 159	0,4
Nebraska	77 510	200 740	572 824	486 086	1 058 910	5
Nevada	110 700	286 700	29 214	16 547	45 761	0,2
New Hampshire	9 305	24 100	186 566	189 964	376 530	16
New Jersey	7 815	20 240	720 819	724 114	1 444 933	71
New York	49 170	127 350	2 976 893	3 020 960	5 997 853	47
Ohio	41 060	106 340	1 855 736	1 816 580	3 672 316	34
Oregon	96 030	248 710	181 840	131 927	313 767	1,3
Pennsylvanien	45 215	117 100	2 660 331	2 591 683	5 258 014	45
Rhode Island	1 250	3 240	168 025	177 481	345 506	106
Tennessee	42 050	108 910	891 585	875 933	1 767 518	16
Texas	265 780	688 340	1 172 553	1 062 970	2 235 523	3
Vermont	9 565	24 770	169 327	163 095	332 422	13
Virginia	42 450	109 940	824 278	831 702	1 655 980	15
Washington	69 180	179 170	217 562	131 828	349 390	2
West Virginia	24 780	64 180	390 285	372 509	762 794	12
Wisconsin	56 040	145 140	874 951	811 929	1 686 880	12
Wyoming	97 890	253 530	39 343	21 362	60 705	0,2
Territorien:						
Arizona	113 020	292 710	36 571	23 049	59 620	0,2
New Mexico	122 580	317 470	83 055	70 538	153 593	0,5
Oklahoma	39 030	101 080	34 733	27 101	61 834	0,6
Utah	84 970	220 060	110 463	97 442	207 905	8,9
Distr. Columbia	60	180	109 584	120 808	230 392	1268
Alaska „	531 140	1 376 300	19 130	12 665	31 795	0,2
Verein. Staaten:	3 501 410	9 068 520	32 087 010	30 567 035	62 654 045	8

Städte mit mehr als 100 000 Einw. im J. 1890.

Stadt	Einw.	Stadt	Einw.
New York (N. Y.)	1 515 301	Detroit (Mich.)	205 876
Chicago (Ill.)	1 099 850	Milwaukee (Wis.)	204 486
Philadelphia (Pa.)	1 046 964	Newark (N. J.)	181 830
Brooklyn (N. Y.)	806 343	Minneapolis (Minn.)	164 730
St. Louis (Mo.)	451 770	Jersey City (N. J.)	163 003
Boston (Mass.)	448 477	Louisville (Ky.)	161 129
Baltimore (Md.)	434 439	Omaha (Nebr.)	140 452
San Francisco (Cal.)	298 997	Rochester (N. Y.)	133 896
Cincinnati (O.)	296 908	St. Paul (Minn.)	133 156
Cleveland (O.)	261 353	Kansas City (Mo.)	132 716
Buffalo (N. Y.)	255 664	Providence (R. I.)	132 146
New Orleans (La.)	242 039	Denver (Col.)	106 713
Pittsburg (Pa.)	238 617	Indianapolis (Ind.)	105 436
Washington (D. C.)	230 392	Allegheny (Pa.)	105 287

X. Allgemeine Winke.

Der Europäer, der amerikanischen Boden betritt, möge sich von den engen Vorstellungen befreien, die er aus seinem kleinen und dazu von Natur und durch die Geschichte zerstückten Erdteil mitbringt. Britisch Nordamerika und die Verein. Staaten sind, jedes für sich, fast so groß wie ganz Europa. Besonders an die Vereinigten Staaten darf man nicht den Maßstab europäischer Staaten legen. Bei der 1890 ermittelten Bevölkerungszahl von rund 63 Millionen könnte man noch an Deutschland denken, das zur selben Zeit fast 50 Millionen zählte. Aber welch anderes Wachstum! Und diese Menschenmasse wohnt in Mitteleuropa auf dem zehnten Teil des Bodens der Vereinig. Staaten. In den Grenzen der Verein. Staaten können 14 bis 15 Länder wie Deutschland oder Frankreich Platz finden. In dieser Weite des Raumes liegen ganz andere Möglichkeiten als in Europa. Die Bevölkerung kann zunächst noch ruhig weiterwachsen und die Schätze eines Bodens von kontinentaler Größe für sich ausnützen. Darin liegt nicht bloß einer der Gründe des raschen Anwachsens des Reichtums an Gütern, sondern auch eine große Ursache der eigentümlich vertrauensvollen, unternehmenden, kühnen Stimmung, von der sich die Nordamerikaner tragen lassen. Auch dem politischen Planen und Handeln verleiht die »Großräumigkeit« der Anschauungen, der allseitig ins Weite reichende Blick einen Schwung und Drang, die sehr verschieden sind von der Ängstlichkeit, mit der man in Europa das Gleichgewicht der politischen Räume zu erhalten strebt. Im Wirtschaftlichen lädt der weite Raum zur ausgedehnten Ausbeutung weiter Flächen ein, die die Vertiefung in die Einzelarbeit den kommenden Geschlechtern überläßt, um mit großartiger Einseitigkeit das massenhaft zu erzeugen, was mit der geringsten Arbeit auf den größten Flächen gewonnen werden kann. Darin wesentlich liegt das Geheimnis der so plötzlich herangewachsenen Wettbewerbung der Baumwolle, des Weizens und des Schlachtviehs der Verein. Staaten.

Wer in den Verein. Staaten reist, gewöhne sich auch rein praktisch mit größeren Räumen, längeren Wegen, mehr Zeit, Langweile

— besonders bei Fahrten auf den Mississippi oder den großen Seen oder durch die Ebenen des Westens — und Ermüdung zu rechnen als in Europa.

Um von einer Reise nach den Vereinigten Staaten den rechten Genuß zu haben, muß man vor allem jede Voreingenommenheit zu Hause lassen und den Willen mitbringen sich in die Landessitten zu schicken. Mit ein wenig Geduld wird man oft finden, daß Dinge, die einem auf den ersten Blick als unpraktisch und unverständig erscheinen, den Ortsverhältnissen besser angepaßt sind als es unter ähnlichen Umständen in Europa der Fall sein würde. Man versöhne sich von vornherein mit dem Mangel an Respekt und Unterwürfigkeit seitens der Personen, die eine nach europäischen Begriffen untergeordnete Stellung einnehmen; einer wirklichen Unhöflichkeit wird man bei Anwendung von etwas Höflichkeit auf dem Fuße socialer Gleichberechtigung selten begegnen. Wer es versteht, wird in vielen Beziehungen in den Verein. Staaten komfortabler reisen als in Europa. Zu den unangenehmen Seiten gehören der Straßenschmutz in den Städten, die schlechten Fahrwege auf dem Lande, die Überheizung der Hotels und Eisenbahnwagen im Winter (nicht selten 17-20° R.) und die Gewohnheit des Spuckens auf den Boden; doch sind die Amerikaner selbst sich dieser Schwächen bewußt und das Bestreben sie zu beseitigen ist unverkennbar.

Fast im ganzen Bereich der Vereinigten Staaten ist das Reisen jetzt so sicher wie in den civilisiertesten Ländern Europas und das Tragen von Waffen ist vollkommen unnötig, in vielen Staaten sogar ausdrücklich verboten. Wer Touren in abgelegeneren Gegenden vorhat, möge sich wegen seiner Ausrüstung an Ort und Stelle erkundigen. — Die gesellschaftlichen Formen sind in Amerika im wesentlichen den europäischen ähnlich und man darf nicht etwa denken, daß Nachlässigkeit in ihrer Beobachtung hier eher erlaubt wäre als dort. Man wird selbstverständlich in verschiedenen Teilen des Landes kleinere Abweichungen vom Hergebrachten finden, doch sind gute Manieren überall gern gesehen. — Die Zahl der Mitfahrenden auf Tramways, Elevated Railroads etc. etc. ist unbeschränkt; in den Wagen sind Riemen (Straps) zum Festhalten für diejenigen angebracht, die keine Sitzplätze erhalten konnten. — Die Preise aller Gebrauchsartikel sind in den Verein. Staaten viel höher als in Europa; der Reisende möge daher einen reichlichen Vorrat aller Gegenstände für den gewöhnlichen Bedarf mitbringen, die er (oder sie) möglicherweise nötig haben kann, bis herab zu Steck- und Nähnadeln, Litzen und Bändern, Handschuhen, Toiletteartikeln, Knöpfen und Zündhölzern (in Amerika meist sehr schlecht). Eine Ausnahme bilden Stiefel und Schuhe, die in den Vereinigten Staaten in vorzüglicher Qualität angefertigt werden und verhältnismäßig nicht teuer sind; auch Baumwollstoffe sind ebenso billig wie in Europa. — Kleidungsstücke für den häuslichen Gebrauch können von leichterem Stoff sein als in Europa, dagegen müssen Winterüberzieher für den Straßengebrauch viel dicker sein. Die schweren Winterkeider europäischer Damen würden in der gewöhnlichen Wintertemperatur amerikanischer Hotels und Eisenbahnwagen entschieden zu warm sein; leichte Seide wird sich für ein Reisekleid am besten eignen, auch weil sie keinen Staub annimmt. Überschuhe („Arctics“ und „Rubbers“) sind im Winter unentbehrlich und werden von Damen wie von Herren allgemein getragen. — „First floor“ ist in Amerika dasselbe wie Erdgeschoß in Deutschland, second floor wie erster Stock u. s. w. Im Handbuch sind diese Bezeichnungen überall im deutschen Sinne gebraucht.

Die Kunst des Barbiers und Coiffeurs (Hair-Dresser) hat sich in den Verein. Staaten zu einer hohen Stufe entwickelt und die Haarschneide-Salons sind oft sehr elegant eingerichtet. Die Preise sind jedoch hoch (Rasieren 10-25 c., Haarschneiden 25-35 c., „Shampooing“ 15-25 c. etc.).

Öffentliche Bedürfnisanstalten sind in amerikan. Städten selten vorhanden, werden aber in etwa durch die Lavatories der Hotels ersetzt, zu denen die Vorübergehenden freien Zutritt haben. Die öffentlichen Anstalten in New York und einigen andern großen Städten sind nach Anzahl, Umfang und Einrichtung durchaus ungenügend.

Öffentliche Feiertage. Die einzigen in allen Staaten beobachteten Feiertage sind *Independence Day* (4. Juli) und *Weihnachten* (Christmas Day, 25. Dez.). *Neujahr* (1. Jan.) und *Washington's Geburtstag* (22. Febr.) werden in fast allen Staaten gefeiert. Am *Decoration Day* (30. Mai) werden in einigen Staaten im N. und W. die Gräber der im Bürgerkriege Gefallenen mit Blumen geschmückt; von den Südstaaten haben mehrere einen Gedächtnistag für den gleichen Zweck. *Thanksgiving Day* (letzter Do. im Nov.) wird fast einmütig, *General Election Day* und *Labor Day* (5. Sept.) von einer großen Anzahl von Staaten gefeiert. Außer diesen hat jeder Staat seine besondern Feiertage.

XI. Verzeichnis einiger amerikanischen Ausdrücke.

Das nachstehende kurze Verzeichnis von Worten, die in den Vereingten Staaten häufig in einem besondern, von dem europäischen abweichenden Sinne gebraucht werden, wird sich vielleicht nützlich erweisen. Die Sprache des gebildeten Amerikaners weicht selbstverständlich von der des gebildeten Europäers wenig ab und Mißverständnisse werden in ihrem mündlichen Verkehr kaum vorkommen; dagegen werden Eisenbahnbeamte, Kutscher, Kellner etc. manchmal die in Europa gebräuchlichen Ausdrücke für die unten angeführten Worte nicht verstehen. Dieselben sind keineswegs alle im ganzen Umkreise der Vereinigten Staaten im Gebrauch und eine Reihe von Worten, die man im ganzen Süden und Westen auf Schritt und Tritt hört, sind in den östlichen Staaten fast unbekannt.

Accommodation Train, langsamer Zug.
Arctics, Überschuhe.
Baggage, Gepäck (engl. luggage).
Bed-spread, Bettdecke.
Biscuit, heißer Theekuchen.
Bit (Kalifornien) 12½ c. (two bits 25 c., eight bits $1).
Blank, Telegramm-Formular.
Blind, Fenster-Rouleau (engl. shutter).
Block, ein von Straßen umschlossenes Häuserviereck.
Boots, ganzoder fast bis an die Knie reichende Stiefel. Vgl. *Shoes* u. *Ties*.
Boss, Herr, Oberhaupt.
Bowl, Becken.
Brakeman, Bremser, besorgt auch die Heizung und Beleuchtung der Eisenbahnwagen.
Bright, gescheit, geistreich.
Broncho, einheimisches (kaliforn.) Pferd.
Bug, Wanze, Käfer jeder Art.
Bureau, Kommode, Schublade.
Calico, bedrucktes Baumwollenzeug.
Carom, Billardball.
Chicken, Huhn jeden Alters.
Chowder, eine Art dicker Suppe.
Clerk, Handelsmann.
Clever, gutartig, liebenswürdig.
Corn, Mais oder Türkenkorn.
Cracker, Biskuit; in den S.-Staaten auch ein armer weißer Mann.
Creek (spr. crick), Bach.
Cunning, niedlich, reizend, pikant. *Cute* wird oft im selben Sinne gebraucht.
Cuspidor, Spucknapf.
Cutter, leichter einspänniger Schlitten.
Deck, Spiel Karten.
Depot, Bahnhof (gebräuchlicher als Station, worunter vielfach Police Station verstanden wird).
Dirt, Erde, Boden (z. B. ein „dirt tennis-court").
Drummer, Handelsreisender.
Dry Goods, Kleiderstoffe, Gardinen etc.
Dumb, (häufig) dumm.
Fall, Herbst.
Fix, arrangieren, machen, ordnen, abmachen, besorgen etc.
Fleshy, stark.
Folder, Heft, Broschüre.
Grip-sack, Mantelsack.
Gums, Überschuh (s. *Rubbers*).
Gun, auf die Jagd gehen.
Hack, Droschke; *hackman*, Droschkenkutscher.
Help, Diener.
Hitch, Pferdezaun; *hitching-post*, Pfosten zum Anbinden der Pferde.
Horse-Car, Tramwagen.
Hunt, auf die Jagd gehen.
Lines, Zügel.
Lot, Stück Land.

Lumber, Holz.
Lunch, leichter Imbiß zu jeder Tageszeit.
Mad, erbost, verkehrt.
Mail, zur Post geben; Postsachen; Postbeförderung.
Mucilage, flüssiges Gummi.
Muslin, Kattun.
Nasty, widerwärtig.
Notions, Kleinigkeiten.
Observatory, (oft) Belvedere, Aussichtsturm.
Parlor, Salon.
Piazza, Veranda.
Pitcher, Becher.
Prince Albert (Coat), Frack.
Rapid Transit, allgemeine Bezeichnung für Tramways, Elevated Railroads und ähnliche städtische und vorstädt. Verkehrsmittel.
Recitation, Vortrag, Vorlesung.
Ride, für alle Arten der Fortbewegung gebraucht (zu Pferde, Wagen, Boot etc.).
Right away, sofort.
Rock, Stein beliebigen Umfangs; mit Steinen werfen.
Rooster, Hahn.
Rubbers, Überschuhe.
Run, unternehmen, ausführen (ein Geschäft etc.).
Safe, Vorratsschrank (meat-safe etc.).
Ship, Frachtgut sowohl mit Bahn wie zu Schiff versenden.
Shoes, nicht über den Knöchel reichende Schuhe.
Shortage, Fehlbetrag.
Sick, unwohl.
Smart, chick, fashionabel.
Span, Gespann (Pferde).
Spool, Spule (von Baumwolle); *reel* (von Zwirn).
Stage, Post, Omnibus.
Store, Kaufladen (engl. shop).
Street-Car, Tramwagen.
Ties, niedrige Schuhe; Schlafpantoffeln.
Town, soviel wie Township oder Parish. Man spricht z. B. vom höchsten Berge oder der besten Ernte in der Town.
Trestle, eiserne Fachwerkbrücke.
Ugly, schlecht gelaunt.
Under-waist, Korsett, Leibchen.
Waist, Taille (eines Anzugs).
Way Train, langsamer Zug.
Wilt, verblassen, schwinden.
Window-shade, Rouleau.

XII. Erziehungs-, Wohlthätigkeits- und Strafanstalten. Industrielle Etablissements.

Die amerikanischen Schulen, Krankenhäuser, Gefängnisse etc. sind zum Teil mustergültig und ihr Besuch ist für Fachleute hochinteressant. Auch die gewerblichen Anlagen zeichnen sich vielfach durch zweckmäßige Einrichtung und bedeutende Arbeitsleistung aus. Die nachstehende kurze Übersicht ist nach Mitteilungen von Fachmännern zusammengestellt.

a. Unterrichtsanstalten.

Das öffentliche Schulwesen ist Sache der einzelnen Staaten. Das 1867 eingesetzte *United States Bureau of Education* (jetziger Direktor Dr. William T. Harris) besitzt in Washington eine Bibliothek und ein Museum von Unterrichtsgegenständen und giebt einen Jahresbericht heraus, hat aber auf die Verwaltung des Schulwesens innerhalb der Staaten keinen Einfluß. Am besten organisiert uud verwaltet ist das Schulwesen der N.- und W.-Staaten (wie New York, Massachusetts, New Jersey, Michigan, Minnesota, Iowa etc.). Außer der Erteilung unentgeltlichen Elementar- und Sekundär-Unterrichts unterhalten verschiedene der W.-Staaten freie Universitäten, zu deren Ausstattung das erforderliche Kapital aus dem Verkauf oder der Verpachtung von Ländereien entnommen ist, die zu diesem Zweck vom Kongreß verliehen wurden. Die größte von diesen ist die Universität von Michigan zu Ann Arbor (S. 245), mit fast 3000 Studenten. Auch die Universität von Wisconsin zu Madison (S. 260) und die Universität von Kalifornien zu Berkeley (S. 365) verdienen besondere Erwähnung.

In der Regel sind jedoch die großen Colleges und Universitäten Privatgründungen, die von einem Board of Trustees (Kuratoren) verwaltet. werden. Die älteste und einflußreichste ist die 1636 gegründete Harvard University zu Cambridge (S. 75). Dieselbe hat jetzt 2500 Studenten; die

Jahresausgaben 1889-90 beliefen sich, incl. der Kosten für Neubauten, auf $ 995437. Andre große Universitäten dieser Art sind Johns Hopkins University in Baltimore (S. 221; 1876 gegründet), die einen tiefgehenden Einfluß auf die höhere wissenschaftliche Bildung in Amerika ausgeübt hat; Columbia College in New York (S. 37), 1754 als College gegründet, 1890 als Universität erneut; Cornell University in Ithaca (S. 169; 1865 gegründet), und die Universität von Virginia in Charlottesville (S. 272; 1716 gegr.). Zu den neu gegründeten Anstalten gehören die kath. Universität von Amerika zu Washington (S. 234) und die Universität von Chicago (S. 255).

Außer den großen Universitäten giebt es in Amerika c. 400 Colleges. Die bekanntesten derselben sind Yale (S. 55), Princeton (S. 186), Amherst (S. 59), Williams (S. 299), Hamilton (Clinton, N. Y.), Miami (Ohio), Lafayette (S. 270), Rutgers (S. 186), Pennsylvania (S. 196) und Stanford (S. 402). — Unter den Colleges für Frauen stehen obenan Wellesley (S. 57), Vassar (S. 134), Smith (S. 142) und Bryn Mawr (S. 206).

Von den großen technischen Schulen zur Ausbildung von Ingenieuren, Architekten etc. sind am besuchenswertesten das Massachusetts Institute of Technology (S. 72), Stevens Institute of Technology (S. 48), Rensselaer Polytechnic Institute (Troy, S. 128) und Rose Polytechnic Institute (Terre Haute, S. 278).

Die besten städtischen Schulsysteme besitzen St. Paul und Minneapolis (S. 268), Indianapolis (S. 270), Denver (S. 373), Boston und Brookline (S. 76) und Brooklyn (S. 49). Duluth und Denver haben die schönsten und am besten eingerichteten Schulgebäude. Kindergärten finden sich in den öffentlichen Schulen von Boston, Philadelphia, Paterson (S. 176), San Francisco (S. 394) u. a. O.

b. Straf-, Besserungs- und Wohlthätigkeitsanstalten.

Strafanstalten. New York State Penitentiaries in Sing Sing (S. 133) und Auburn (S. 169). — Anstalten auf Blackwell's Island (S. 47). — Eastern Penitentiary in Philadelphia (S. 194, das einzige Gefängnis des Landes mit Einzelhaft). — Western Penitentiary in Allegheny (S. 214). — Massachusetts State Prison in Charlestown (S. 76). — Boston House of Industry auf Deer Island (S. 76). — Northern Illinois Penitentiary in Joliet (S. 260). — Ohio Penitentiary in Columbus (S. 235). — California State Prison in St. Quentin (Cal.).

Besserungsanstalten. New York State Reformatory, Elmira (S. 176). — Massachusetts Reformatory, Concord (S. 98). — Reformatory Prison for Women, Sherborn, Mass. (bei South Framingham, S. 57). — Pennsylvania Industrial Reformatory, Huntington (Pa.). — Michigan Reformatory, Ionia (Mich.).

Irrenanstalten. Mount Hope Retreat for the Insann, Baltimore (S. 218). — McLean Asylum for the Insane, Somerville (S. 97). — Eastern Michigan Asylum for the Insane, Pontiac (Mich.). — State Lunatic Asylum, Utica (S. 167). — Willard Asylum for the Insane, Willard (N. Y.). — Massachusetts Lunatic Hospital and Asylums in Worcester (S. 56), Danvers (Mass.), Westborough (Mass.) und Tewkskury (Mass.). — Ohio Asylums for the Insane in Columbus (S. 235), Toledo (S. 240) und Cleveland (S. 238). — Hospital for the Insane in Philadelphia (S. 197). — Illinois Eastern Hospital for the Insane in Kankakee (S. 270). — Hospital for Dipsomaniacs and Inebriates in Foxborough (Mass.), 1893 eröffnet.

Blindenanstalten. Perkins Institution for the Blind, Boston (S. 74). — Illinois Institution for the Education of the Blind, Jacksonville (S. 267). — New York Institutions for the Blind in New York und Batavia (S. 170). — Pennsylvania Institution for the Instruction of the Blind, Philadelphia (S. 187). — Ohio Institution for the Education of the Blind, Columbus (S. 235).

Taubstummenanstalten. Die wichtigsten befinden sich in Northampton (S. 126), Flint (Mich.), New York (S. 36), Columbus (S. 235), Indianapolis (S. 270). Jacksonville (S. 267), Hartford (S. 55), Philadelphia (S. 187), Knoxville (S. 30) und Delavan (Wis.).

Besserungsanstalten für junge Leute. Zu den größten derselben gehören die Anstalten in West Meriden (Ct.), Plainfield (S. 187), Baltimore (S. 218), Carroll (Md.), Westborough (Mass.; für Knaben), Lancaster (Mass.;

für Mädchen), Lansing (S. 144), Jamesburg (N. J.), Randall's Island (S. 47), Rochester (S. 170), Westchester (N. Y.), Lancaster (O.), Cincinnati (S. 275), Philadelphia (S. 187), Morganze (Pa.), Providence (S. 60) und Waukesha (S. 259).

c. Industrielle Etablissements.

I. Metallverarbeitung und Maschinenbau. Homestead und Braddock Steel Works bei Pittsburg (S. 216); Pennsylvania Steel Co. in Steelton (S. 203) und Sparrow's Point (S. 219); Illinois Steel Co., Chicago (S. 253); Cambria Steel Co., Johnstown (S. 210); Eisen- und Stahlwerke in Cleveland (S. 238), Buffalo (S. 171), Wilmington (S. 218), Bethlehem (S. 203) und Birmingham (S. 287); Fabriken von Landwirtschafts-Maschinen in Chicago (S. 253; McCornick), Louisville (S. 283; Avery), Columbus (S. 235), Akron (Ohio), Springfield (S. 56), Canton (S. 235) und Hoosick Falls (S. 119); Nähmaschinen in Bridgeport (S. 54) und Elizabeth (S. 176); Silber- und plattierte Waren in Providence (S. 60), New York (S. 5; Whiting Co.), Meriden (Ct.), Taunton (S. 66) und Attleborough (S. 61); Fahrräder in Hartford (S. 55); Öfen in Troy (S. 128) und Buffalo (S. 171); Draht in Worcester (S. 56); Geldschränke in Cincinnati (S. 275); Schmelzhütten in Denver (S. 373); Lokomotiven in Philadelphia (S. 194; Baldwin) und Altoona (S. 209). — II. Textilindustrieen. Baumwolle in Manchester (S. 101), Lawrence (S. 84), Fall River (S. 66), Chicopee (S. 125), Baltimore (S. 218; Baumwollen-Segeluch), Charleston (S. 314) und Augusta (S. 317); Wolle in Lawrence (S. 84), Lowell (S. 101), Providence (S. 60); Leinen in Willimantic (S. 58); Teppiche in Philadelphia (S. 187) und Lowell (S. 101); Seide in South Manchester (Ct.) und Paterson (S. 174). — III. Nahrungmittel. Mehl in Minneapolis (S. 263) und St. Louis (S. 279); Bier in St. Louis (S. 279), Milwaukee (S. 247) und Rochester (S. 170); Wein in St. Louis (S. 279), Charlottesville (S. 272) und Kalifornien (S. 401); Fleischpökeleien in Chicago (S. 257), Kansas City (S. 367) und Omaha (S. 355); Zucker in Brooklyn (S. 49) und Philadelphia (S. 187). — IV. Glas- und Thonwaren. Trenton (S. 186); Elwood (Ind.); Findlay (Ohio); Pittsburg (S. 214). — V. Wagen. Columbus (S. 235); South Bend (S. 241; Studebaker); Concord (S. 102); Cincinnati (S. 275); New York (S. 5; Cunningham). — VI. Eisenbahnwagen. Pullman (S. 257); Buffalo (S. 173; Wagner); Dayton (S. 249); Philadelphia (S. 187; Lokomotiven); Altoona (S. 209). — VII. Schiffe. Philadelphia (S. 187); Chester (S. 218); Wilmington (S. 313); San Francisco (S. 394); Superior (S. 267; Whalebacks); Bath (S. 88; Segelschiffe). — VIII. Papier. Holyoke (S. 125); Springfield (S. 56; Couverts). — IX. Öl. Cleveland (S. 238); Bayonne (N. J.); Memphis (S. 288; Baumwollsamenöl); New Orleans (S. 333; desgl.) — X. Tabak. St. Louis (S. 279); Richmond (S. 294); Durham (S. 302); Jersey City (S. 48). — XI. Feuerwaffen. Springfield (S. 56); Hartford (S. 55). — XII. Schuhe und Stiefel. Lynn (S. 80). — XIII. Pianos. New York (S. 5; Steinway); Boston (S. 66). — XV. Elektrizitätswerke. Lynn (S. 80; Thompson-Houston) und Newark (S. 186; Edison). — XVI. Marmorbrüche von Vermont (Rutland; S. 99) und Tennessee (Knoxville, S. 308).

1. Von Bremen oder Hamburg nach New York.

Weitaus die Mehrzahl der deutschen Reisenden wird sich für die Überfahrt nach Amerika der vorzüglichen Dampfboote des *Norddeutschen Lloyd* (Bremen-New York, Bremen-Baltimore) oder der *Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft* (Hamburg-New York) bedienen. Für die westlichen Provinzen, Süddeutschland und die Schweiz kommen auch die gleichfalls guten Schiffe der belgischen *Red Star Line* (Antwerpen-New York) und der *Niederländisch-amerikan. Dampfschiff-Gesellschaft* (Rotterdam-New York), sowie die Linie *Genua-New York* des Norddeutschen Lloyd in Betracht. Die von Havre abfahrenden Boote der französischen *Compagnie Générale Transatlantique*, sowie die von Southampton und Liverpool auslaufenden englischen Dampfer *(International, White Star, Cunard, National, Guion* und *Allan Lines)* werden von Deutschland aus seltener benutzt. Näheres über die einzelnen Linien, Fahrpreise, Ein- und Ausschiffung, Verhalten an Bord etc. s. Einleitung (S. xviii).

Die Schnelldampfer des **Norddeutschen Lloyd** gehen je nach der Flutzeit von *Bremerhaven* oder *Nordenham* ab und erreichen New York über *Southampton* in 7½-8 Tagen (bis Southampton 448, bis New York 3558 Seemeilen oder Knoten, s. S. xxxii). Von Bremen nach (62km) Bremerhaven oder (71km) Nordenham werden die Passagiere am Morgen des Abfahrtstages mit Sonderzug befördert. Der Dampfer verläßt die Rhede gegen Mittag und trifft nach c. 24 Stunden in Southampton ein. Passagiere von London werden, sobald das Dampfboot Dover passiert hat und dies telegraphisch nach London gemeldet ist, mittels Extrazuges von Waterloo Station nach Southampton direkt zu dem im Hafen liegenden Tender befördert, der sie an Bord des auf der äußern Rhede haltenden Oceandampfers bringt. — Die New Yorker Zeit geht gegen Hamburg 5 St. 35 Min., gegen Bremen 5 St. 30 Min., gegen Southampton 4 St. 54 Min. nach.

Die Schnelldampfer der **Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft** fahren von *Cuxhaven* ab und erreichen New York über *Southampton* in 7½ Tagen, während die Postdampfer derselben Gesellschaft von Hamburg (Großer Grasbrook) abgehen und über *Havre* oder direkt in 10-11 Tagen nach New York gelangen. Ein Sonderzug befördert die Passagiere des Schnelldampfers in 2 St. von Hamburg nach (116km) Cuxhaven, von wo ein kleiner Dampfer sie an Bord des Oceandampfers bringt. Der Kurs der Dampfer ist, sobald sie die offene Nordsee erreicht haben, derselbe wie der der Lloyddampfer und die Aufnahme der englischen Passagiere in Southampton geht in gleicher Art vor sich wie auf diesen.

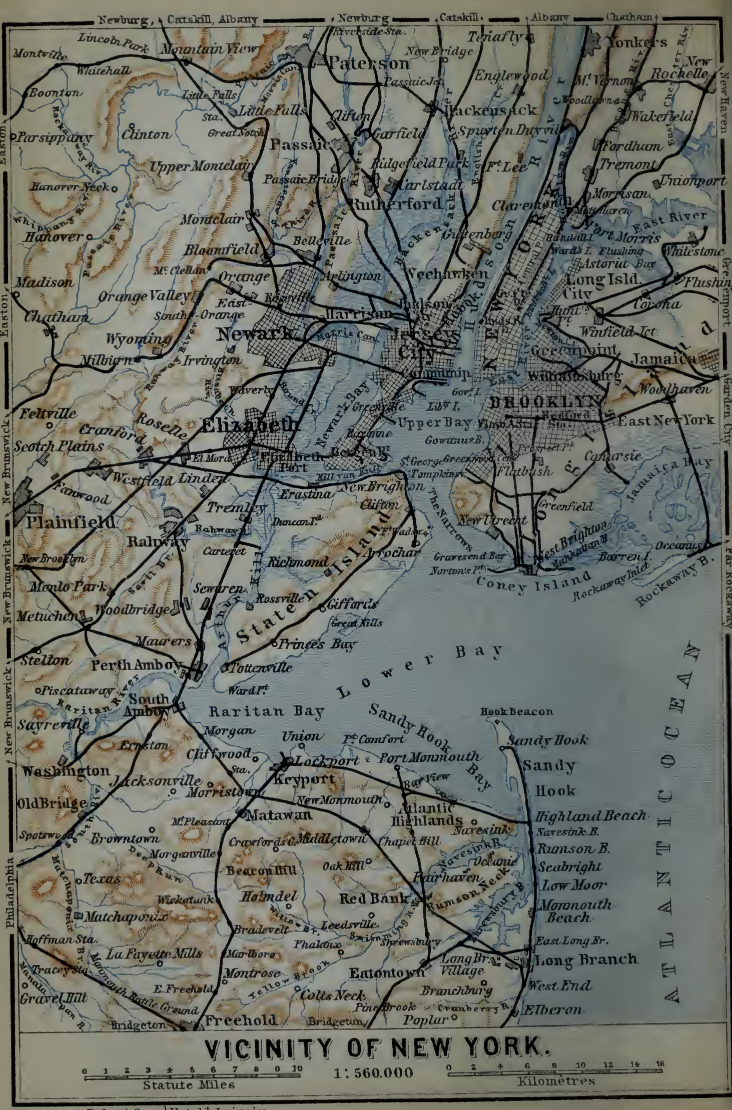
Bremen und *Bremerhaven*, s. *Baedeker's Norddeutschland.* Bald nach der Abfahrt tritt das Land erst auf der l., dann auf der r. Seite der Weser mehr und mehr zurück. Der Dampfer fährt an dem Leuchtturm auf dem *Hohenwege* (l.) und dem Feuerschiff *Bremen No. 1* vorbei und erreicht bei dem *Rotesand-Leuchtturm* (r.) die *Nordsee.* L. bleibt die durch eine große Heultonne bezeichnete Einfahrt zum *Jadebusen;* weiterhin sind im S. zuweilen die Leuchttürme und Feuerschiffe der ostfriesischen Inseln *Wangeroog*, *Norderney* und *Borkum*, sowie der 57m h. Feuerturm der holländ. Insel *Ameland* sichtbar. Nachdem das Dampfboot das *Terschellingbank*-Feuerschiff passiert hat, steuert es nach SW. auf den Eingang des englischen Kanals zu. Bei der Annäherung an die englische Küste bleibt r. das *Galloper*-Leuchtschiff und das Feuerschiff bei den *Goodwin Sands;* dann tauchen die Leuchttürme auf *South Foreland* und die Kreidefelsen von *Dover* mit ihren Forts auf. Das Boot fährt durch die *Straße von Dover (Pas de Calais)*, mit der englischen Küste r. und der französischen l. in Sicht, und nimmt dann seinen Kurs an der

englischen Küste entlang, an den Leuchttürmen von *Dungeness* und *Beachy Head* vorbei. Vorn erscheint die malerische Insel *Wight*, auf der die Orte *Ryde*, *Cowes* und die Türme des königlichen Schlosses *Osborne* sichtbar sind; das Boot steuert zwischen ihr und dem r. auf dem Festland gelegenen *Portsmouth* durch die geschützte Rhede von *Spithead* und geht bald darauf am S.-Ende des *Southampton Water* (ö. von *Calshot Castle*) vor Anker, um die von **Southampton** (s. *Baedeker's Großbritannien*) kommenden Passagiere und die englische Post aufzunehmen.

Nach kurzem (etwa einstündigem) Aufenthalt setzt der Dampfer seine Fahrt nach W. durch den schönen, stets von zahlreichen Yachten belebten *Solent Channel* zwischen der Insel Wight und der Küste von Hampshire fort. An der Mündung des Solent liegt r. („an Steuerbord") das alte Küstenfort *Hurst Castle;* dann erscheinen l. („an Backbord") an der Westspitze der Insel Wight die drei malerischen Felsklippen der *Needles* (Nadeln), mit schwarz und weißem Leuchtturm auf der SW.-Spitze (rotes Blinkfeuer). Von hier an wird die Überfahrtszeit gerechnet; die Oceanfahrt beginnt und das Schiff wird für alle Vorkommnisse instand gesetzt. R. bleiben *St. Alban's Head*, die Halbinsel *Portland* und das weiße Blinkfeuer von *Start Point;* weiter in der Bucht von Plymouth der berühmte *Eddystone-Leuchtturm* ($40{,}_5$m h.) mit Doppelblinkfeuer. Der letzte Punkt des englischen Festlandes ist *Lizard Head* an der SW.-Spitze von Cornwall, mit Signalstation und zwei Leuchttürmen mit elektrischem Licht. Etwa 30 Seemeilen w. von Lizard Head liegt r. die Gruppe der *Scilly-Inseln*, das letzte europäische Land, mit den Leuchttürmen auf *St. Agnes* und *Bishop Rock* (Drehfeuer von 30 bez. 60 Sekunden Dauer). Die Brandung erlangt hier bei schwerem Seegang eine außerordentliche Heftigkeit. Längere und mächtigere Wellenzüge und die gleichmäßigere Schiffsbewegung deuten an, daß man sich nun im offnen *Atlantischen Ocean* befindet. Die Seekrankheit macht sich hier in der Regel bemerkbar, ist aber bei richtigem Verhalten (Aufenthalt an Deck) meist bald überstanden. Das Schiff nähert sich bei der Überfahrt von O. nach W. dem Äquator um c. 9 Breitengrade (Kap Lizard 49° 58′, New York 40° 42′). Je nach der Jahreszeit und den darüber getroffenen Vereinbarungen hält das Boot einen verschiedenen Kurs ein: der nördliche (von Juli bis Januar) geht über die große *Neufundland-Bank* (30-80 Faden tief), während der von Januar bis Juli eingehaltene südliche Kurs etwa 100 Seemeilen von der Südspitze der Bank vorbeiführt.

Andern Dampfbooten begegnet man auf hoher See nur selten und meist in zu weiter Entfernung, um ohne Glas etwas erkennen zu können; doch nimmt ihre Zahl bei der Annäherung an Amerika zu. Die Schornsteine (amerikanisch „Smokestacks") der hauptsächlichsten Linien haben folgende Farben: *Allan*, rot, mit schwarz und weißen Ringen und schwarzer Spitze; *Anchor*, schwarz (englische Flagge); *Compagnie Générale Transatlantique*, rot, mit schwarzer Spitze (franz. Flagge); *Cunard*, rot, mit schwarzer Spitze; *Guion*, schwarz, mit rotem Bande; *Hamburg*, braungelb oder schwarz (deutsche Flagge); *International (Inman)*, schwarz, mit weißem





VICINITY OF NEW YORK.
1 : 560.000
Statute Miles
Kilometres
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
0 2 4 6 8 10 12 14 16
Newburg, Catskill, Albany
Newburg
Catskill
Albany
Chatham
New Haven
Greenport
Garden City
Far Rockaway
Easton
New Brunswick
Philadelphia
Lincoln Park
Mountain View
Montville
Whitehall
Boonton
Paterson
Passaic Jct.
New Bridge
Tenafly
Englewood
Yonkers
Mt. Vernon
New Rochelle
Wakefield
Fordham
Tremont
Unionport
Morrisan.
East River
Fort Morris
Whitestone
Flushing
Corona
Winfield Jct.
Jamaica
Woodhaven
East New York
Canarsie
Jamaica Bay
Oceanus
Barren I.
Rockaway Inlet
Rockaway B.
Coney Island
West Brighton
Manhattan B.
Gravesend Bay
Norton's Pt.
New Utrecht
Greenfield
Flatbush
Prospect Pt.
BROOKLYN
Williamsburg
Greenpoint
Long Isld. City
Astoria Bay
Ward's I.
Flushing
Hackensack
Spuyten Duyvil
Ft. Lee
Ridgefield Park
Carlstadt
Rutherford
Clarendon
Guttenberg
Weehawken
Hoboken
Hudson
Jersey City
Communip.
Gov. I.
Lib. I.
Upper Bay
Gowanus B.
Greenwood Cem.
Tompkinsv.
St. George
New Brighton
Clifton
Ft. Wadsw.
Arrochar
The Narrows
Bayonne
Bergen Pt.
Greenville
Newark Bay
Kill van Kull
Elizabeth Port
Elizabeth
El Mora
Linden
Erastina
Tremley
Duncan Pt.
Carteret
Richmond
Staten Island
Rossville
Giffords
Great Kills
Princes Bay
Tottenville
Ward Pt.
Lower Bay
Raritan Bay
Sandy Hook Bay
Hook Beacon
Sandy Hook
Sandy Hook
Highland Beach
Navesink B.
Rumson B.
Seabright
Low Moor
Monmouth Beach
East Long Br.
Long Branch
West End
Elberon
ATLANTIC OCEAN
Little Falls
Great Notch
Clifton
Garfield
Passaic
Passaic Bridge
Upper Montclair
Montclair
Belleville
Bloomfield
Mt. Clellan
Arlington
Orange
Orange Valley
East Orange
South Orange
Roseville
Harrison
Newark
Morris Can.
Wyoming
Milburn
Irvington
Waverly
Roselle
Cranford
Westfield
Fanwood
Scotch Plains
Feltville
Plainfield
Rahway
New Brooklyn
Menlo Park
Metuchen
Woodbridge
Sewaren
Maurers
Arthur Kill
Stelton
Perth Amboy
Piscataway
Raritan River
South Amboy
Sayreville
Ernston
Morgan
Cliffwood
Union
Pt. Comfort
Lockport
Port Monmouth
Keyport
Bay View
Washington
Jacksonville
Morristown
Old Bridge
New Monmouth
Matawan
Atlantic Highlands
Navesink
Mt. Pleasant
Spotswood
Browntown
Morganville
Crawfords C.
Middletown
Chapel Hill
Oceanic
Beacon Hill
Oak Hill
Texas
Fairhaven
Rumson Neck
Holmdel
Red Bank
Wickatunk
Matchaponix
Bradevelt
Leedsville
Phalanx
Shrewsbury
Hoffman Sta.
La Fayette Mills
Marlboro
Long Br. Village
Tracey Sta.
Montrose
Eatontown
Yellow Brook
E. Freehold
Colts Neck
Branchburg
Gravel Hill
Monmouth Battle Ground
Pine Brook
Cranberry R.
Bridgeton
Freehold
Bridgeton
Poplar
Clinton
Parsippany
Rockaway Riv.
Hanover Neck
Whippany Riv.
Passaic River
Hanover
Madison
Chatham
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig.

Bande; *National*, weiß, mit schwarzer Spitze; *Norddeutscher Lloyd*, braungelb; *Red Star*, blaßgelb, mit rotem Stern; *White Star*, lachsfarbig, mit schwarzer Spitze.

Naturfreunden bietet das Tierleben des Meeres mannigfache Unterhaltung. Mancherlei *Vögel* begleiten das Schiff. Bald nach der Abfahrt erscheint oft in Scharen die kleine Sturmmöve, weiß mit grauem Rücken, schwarzen weißgespitzten Flügeln und gelbem Schnabel; dann die größere Silbermöve und die schwarzrückige Mantelmöve. Die zierlichen Meerschwalben zeigen sich nur in der Nähe der Küste und verschwinden auf hoher See. Unter den eigentlichen Meeresvögeln, welche die Küsten nur zur Brütezeit besuchen, ist am häufigsten die schöne dreizehige Möve, weiß, mit grauem Rücken und schwarzen Schwingen; vereinzelt erscheint die Raubmöve, der Mövensturmvogel („Mallemucke“ der Schiffer) und der kleine Schwalbensturmvogel („Mother Carey's Chicken“ der englischen Seeleute), dessen Erscheinen aber keineswegs, wie der Aberglaube der Schiffer es behauptet, allemal das Herannahen eines Sturms anzeigt. Auf den Neufundlandbänken ist das Vogelleben ein reicheres; kleine Landvögel werden oft Hunderte von Meilen seewärts verschlagen und erscheinen an Bord der Schiffe, ebenso wie Schmetterlinge.

Von den *Seesäugetieren* sind die Delphinarten am häufigsten, namentlich der Tümmler oder Braunfisch, der oft in Scharen mit dem Schiffe zieht, ein c. 2m langes Tier, das sich zuweilen in bogenförmigen Sätzen aus dem Wasser schnellt. Seltener ist der eigentliche Delphin und der an der hohen sichelförmigen Rückenflosse kenntliche Schwertfisch, der bis 6m lang wird. Von Walfischen trifft man gelegentlich den Finwal, während der Polarwal bis zu den Breiten der New Yorker Dampferlinien nicht hinabkommt. Unter den *Fischen* sind besonders die fliegenden Fische bemerkenswert, die sich in weitem Fluge aus dem Wasser erheben und zuweilen selbst auf das Deck des Schiffes niederfallen. Auch der gefräßige Haifisch folgt manchmal dem Kielwasser, namentlich in wärmeren Zonen und in der Nähe der Küsten.

Die prächtige Erscheinung des *Meerleuchtens* wird durch Tiere niederster Gattung hervorgebracht, die zu Millionen die Salzflut bewohnen; sie zeigt sich am schönsten bei dunkelm Himmel und in den wärmeren Zonen.

Eisbergen, die vom Polarstrom von Labrador und Neufundland nach S. getragen werden, begegnet man in den Sommermonaten bis zum August nicht selten; sie erheben sich manchmal Hunderte von Fußen über die Meeresfläche und bieten ein prächtiges Schauspiel, sind aber für die Schiffe namentlich bei Nebel nicht ungefährlich.

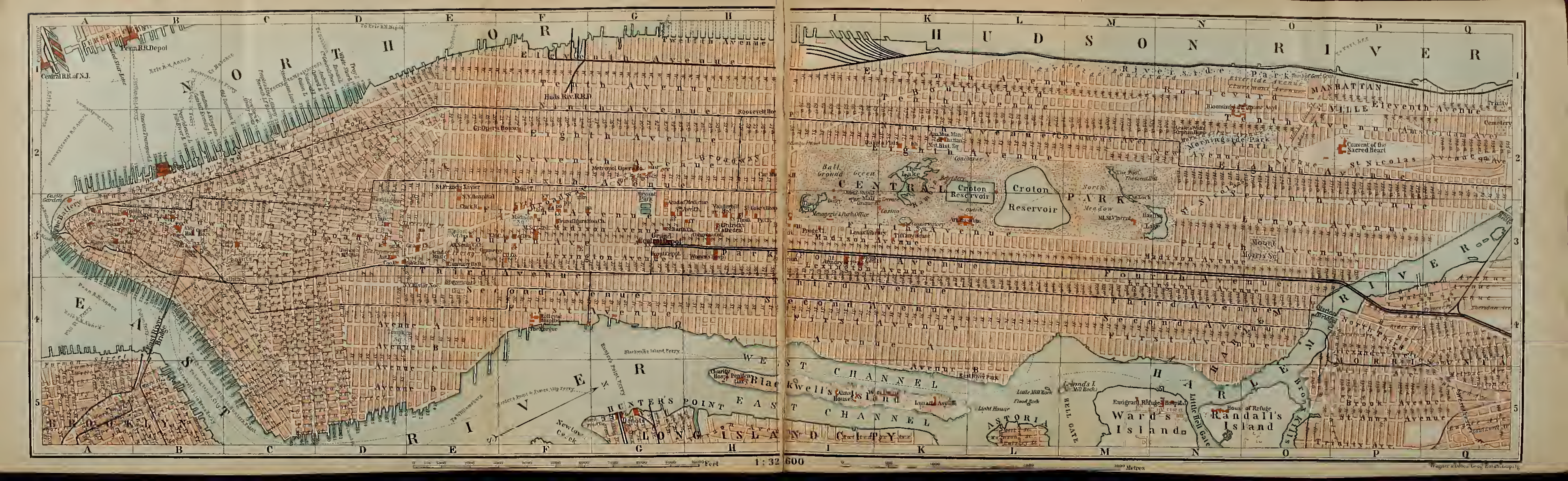
Die Konkurrenz der New Yorker Lootsen ist so scharf, daß das Lootsenboot oft Hunderte von Meilen vom Lande an dem Dampfer anlegt. Die Lootsengebühren richten sich nach dem Tonnengehalt des Schiffs und betragen für Ein- und Ausfahrt c. $ 230. Das erste amerikanische Land, das man erblickt, ist in der Regel entweder *Fire Island* (S. 53) oder die *Navesink Highlands* (S. 200), beide mit Leuchttürmen. Etwa 3 St., nachdem man zuerst Land gesichtet hat, erreicht das Boot *Sandy Hook Bar*, vier zwischen Long Island und Sandy Hook von N. nach S. streichende Sandbänke, die durch verschiedene Kanäle durchbrochen sind. Die Dauer der Reise wird bis hierher gerechnet. Die Haupteinfahrt bildet der durch sechs Bojen mit weißen und roten elektrischen Lichtern bezeichnete *Gedney Channel*, der für Schiffe größern Tiefgangs stets passierbar ist, während kleinere Schiffe den *South Channel* benutzen können. Das Boot läßt l. den Leuchtturm von *Sandy Hook* (weißes Festlicht) und tritt in die *Lower Bay of New York* (S. 22), mit der bewaldeten Küste von *Staten Island* (S. 47) l. und *Long Island* mit seinen Seebädern (S. 52) r. Dann steuert

es nach N. durch die *Narrows*, den befestigten Eingang der eigentlichen *New York Bay* (S. 22); r. auf Long Island die *Forts Wadsworth* und *Tompkins*, l. auf Staten Island *Fort Hamilton;* auf einer Felseninsel *Fort Lafayette*, wo während des Bürgerkrieges viele konföderierte Gefangene eingesperrt waren. Innerhalb der Narrows auf Staten Island ist die *Quarantäne-Station*, bei welcher alle Schiffe halten, bis sie von dem Beamten der Gesundheitsbehörde untersucht sind. Auch die Zollbeamten kommen in der Regel hier an Bord (S. XXI). Halbwegs zwischen der Quarantäne-Station und New York liegt l. *Robin's Reef*, mit weißem Feuerturm.

Sowie das Boot im ***Hafen von New York** weiter vorrückt, entfaltet sich ein prächtiges Bild. Zahllose Dampf- und Segelschiffe beleben das Wasser, unter denen namentlich die riesigen Dampffähren mit ihren hoch über dem Deck arbeitenden Balanciers auffallen. R. liegt die Stadt *Brooklyn* (S. 49), l. *Jersey City* (S. 48), geradeaus in der Mitte *New York*. *Bedloe's Island*, mit Bartholdi's Kolossalstatue der Freiheit („Liberty enlightening the World"), liegt fast mitten im Fahrwasser; r. davon, näher am Lande, *Governor's Island* mit seinem alten Fort. L., jenseit Bedloe's Island, das kleine *Ellis Island*, wo die Einwanderer in einem hierzu aufgeführten Gebäude gelandet werden (s. S. 24). Die kolossale **Brooklynbrücke*, die r. in kühnem Schwunge den East River zwischen New York und Brooklyn überspannt (S. 28), erregt schon aus der Ferne das Staunen und die Bewunderung des Reisenden.

Die ***Statue der Freiheit** auf Bedloe's Island, das größte Bildwerk alter und neuer Zeit, von der französischen Republik den Vereinigten Staaten zu ihrem hundertsten Geburtstage gewidmet, wurde von *August Bartholdi* entworfen und 1886 aufgestellt. Sie besteht aus Kupfer und Eisen, ist bis zur Spitze der Fackel in der erhobenen Rechten 46m hoch und wiegt 225 Tons. Der mächtige 47m hohe Granitunterbau, auf der sie steht, wurde nach *R. M. Hunt's* Plänen aus Beiträgen amerikanischer Bürger erbaut. Eine Treppe führt im Innern der Figur bis zum Kopf, der 40 Personen faßt und eine prächtige *Aussicht auf New York und seine Umgebungen bietet (fast ebenso schön ist der Blick vom ersten Balkon). Nachts ist die Fackel elektrisch beleuchtet. Dampfer fahren stündlich von der Battery (S. 24) nach Bedloe's Island (Retourbillet 25 c.).

Das Dampfboot läuft nun in den *Hudson (North River)* ein, dessen beide Ufer von einen Wald von Masten eingefaßt sind. Aus dem Häusermeer von New York ragen die *Produktenbörse* (S. 24) mit ihrem viereckigen Renaissanceturm, die Türme der *Baumwollenbörse* (S. 25), das *Washington Building* (S. 25), der schlanke Turm von *Trinity Church* (S. 26), die Mansardentürme der *Post Office* (S. 27) und die hohe Kuppel der *World Office* (S. 27) hervor. Die Landungsplätze (Piers) der Hamburger und Bremer Schiffe sind in *Hoboken* (S. 48), auf der r. (New Jersey) Seite des Hudson. Über die Ankunft in *New York* s. S. XXI und S. 5.



HUDSON RIVER
NORTH RIVER
EAST RIVER
HARLEM RIVER
CENTRAL PARK
Croton Reservoir
Ward's Island
Randall's Island
Blackwell's Island
BROOKLYN
LONG ISLAND CITY
ASTORIA
Fifth Avenue
Madison Avenue
Lexington Avenue
Third Avenue
Second Avenue
First Avenue
Broadway
Eighth Avenue
Tenth Avenue
Eleventh Avenue
Morningside Park
Riverside Park
MANHATTAN VILLE
Convent of the Sacred Heart
Penn.R.R.Depot
Central R.R. of N.J.
Castle Garden
The Battery
East River Bridge
Hell Gate
Lenox Avenue
Mount Morris Sq.
1 : 32 600
Feet
Metres
Wagner & Debes, Geogr. Estab. Leipzig



2. New York.

Ankunft. Bahnhöfe. Dampfboote.

Ankunft. Über die Zollamts-Formalitäten bei der Ankunft zur See vgl. S. xxi. An allen wichtigern Dampfboot-Landeplätzen führen Tramway-Linien (S. 11) vorbei; Droschken (S. 13) stehen in genügender Zahl bereit (akkordieren; Fahrpreis zum Hotel für 1-2 Pers. mit Gepäck c. $2). Einige Hotels schicken bei Ankunft der europäischen Dampfer ihre Omnibusse zum Hafen. Auch Transfer- oder Express-Agenten (S. 14) sind zur Stelle, um das Gepäck in Empfang zu nehmen und weiterzubefördern. Falls das Dampfboot an der New Jersey-Seite anlegt, fährt man mit Dampffähre (S. 13) über den Hudson nach New York, und zwar am besten *im Cab* (vgl. indeß S. xxi). Kommt man mit der Eisenbahn von S. und W. her an, so benutzt man das mit der betr. Linie korrespondierende Fährboot und nimmt sein Gepäck im New Yorker Fährhause in Empfang (S. 13). Reisende von Canada und dem N., oder von W. her mit dem New York Central Railroad, langen in dem inmitten der Stadt gelegenen Grand Central Depot an, von wo sie ihren Bestimmungsort mit dem Elevated Railroad erreichen können (s. unten u. S. 10). Droschkentarif s. S. 13.

Bahnhöfe *(Railway Stations, Depots).* Das Grand Central Depot (Pl. G 3), E. 42nd Str., zwischen Lexington und Vanderbilt Avenues (S. 35), ein großes, stattliches und gut eingerichtetes Gebäude mit Restaurant im Erdgeschoß, ist die einzige Eisenbahn-Endstation (Terminus) im eigentlichen New York. Hier münden der New York Central & Hudson River Railroad (Eingang von Vanderbilt Ave.; für Canada und den N., Chicago und den W., etc.), der New York & Harlem Railroad (Eingang in Vanderbilt Ave.) und der New York, New Haven & Hartford Railroad (Eingang in 42nd Str.; für Boston, New England etc.). — Einige Lokalzüge des *Hudson River Railway*, nach Stationen aufwärts bis Spuyten Duyvil, fahren auch vom Bahnhof in der Tenth Avenue und W. 30th Str. ab.

Die übrigen großen Bahnsysteme haben ihre Bahnhöfe (Depots) auf der New Jersey-Seite des North River (S. 48) und befördern die Passagiere nach und von denselben mittels der Dampffähren (S. 13). In den Fährhäusern kann man ebensogut wie in den Bahnhöfen Eisenbahnbillette kaufen, das Gepäck aufgeben etc.; die Abfahrt und Ankunft der Züge richtet sich nach der New Yorker Zeit. — *Pennsylvania Railway Station*, Exchange Place, Jersey City, mit Fähre von Desbrosses Str. (der New Yorker Hauptstation der Gesellschaft) und Cortlandt Str., für den Pennsylvania Railroad (nach allen Punkten im W. und S.), den Lehigh Valley, den New York, Susquehanna & Western und New Jersey Southern Railway. — *Erie Railroad Station*, Pavonia Ave., Jersey City, mit Fähre von Chambers Str. und W. 23rd Str., für den New York, Lake Erie & Western, den New Jersey & New York, den New York & Greenwood Lake, und den Northern New Jersey Railroad. — *West Shore Station*, Weehawken, mit Fähre von Franklin Str. und W. 42nd Str., für den West Shore Railroad (gleiches Bahngebiet wie der N. Y. Central Railroad) und den New York, Ontario & Western Railroad. — *Delaware, Lackawanna & Western Station*, Hoboken, mit Fähre von Christopher Str. und Barclay Str., für den Delaware, Lackawanna & Western (nach New Jersey, Pennsylvanien und dem westl. New York) und den Morris & Essex Railroad. — *Central Railroad of New Jersey Depot*, Communipaw, mit Fähre von Liberty Str., auch vom New Jersey Southern Railroad benutzt.

Stationen in *Brooklyn* s. S. 49. — Der Bahnhof des *New York & Northern Railroad* in 155th Str. ist mit dem Sixth und Ninth Avenue Elevated Railroad zu erreichen (S. 10).

Dampfboote *(Steamers).* 1. Seedampfer. Die wichtigsten zwischen New York und Europa fahrenden Passagier-Dampfboot-Gesellschaften sind nachstehende, mit Angabe ihrer Docks, City Offices (Bureaux in der Stadt) und Abfahrtstage. *Norddeutscher Lloyd*, Hoboken (Office, 2 Bowling Green; Di. u. Sa., nach Genua alle 14 Tage); *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft*, Hoboken (Office, 37 Brodway; Sa., Di., Do.); *White Star Line*, New York, Dock 45, Ende von W. 10th Str. (Office, 41 Broadway; Mi.);

International Navigation Co. (früher *Inman Line*), Pier 14, Ende von Vesey Str. (Office, 6 Bowling Green; Mi., Sa.); *Cunard Co.*, Dock 40, Clarkson Str. (Office, 4 Bowling Green; Sa. und Do.); *Guion*, Dock 38, King Str. (Office, 35 Broadway; Sa.); *Anchor Line*, Dock 41, Leroy Str. (Office, 7 Bowling Green; Sa.); *Allan Line*, Pier am Ende von W. 21st Str. (Office, 53 Broadway); *Compagnie Générale Transatlantique*, Dock 42, Morton Str. (Office, 3 Bowling Green; Sa.); *Red Star Line*, Jersey City, beim Pennsylvania R.R. Depot (Office, 6 Bowling Green; Mi.). — Seedampfer fahren ferner nach Süd- und Central-Amerika, Westindien, Mexiko, Florida, New Orleans, Richmond und andern Häfen der südl. Unionsstaaten, nach Boston, Philadelphia, Portland (Maine), Neufundland, den Mittelmeerhäfen etc. Die Abfahrtszeiten werden in den Tageszeitungen bekannt gemacht.

2. Fluss-, Sund- und Hafen-Dampfer. Nachstehend folgen einige der wichtigeren Punkte am Hudson, Long Island Sound und dem Hafen von New York, die mit der Stadt in regelmäßiger Dampfbootverbindung stehen. Wegen der Abfahrtszeiten vergleiche man die neuesten Fahrpläne und die Anzeigen in den Tagesblättern. Die großen amerikanischen Flußdampfboote sind sehr komfortabel und luxuriös eingerichtet und der Besuch eines Fall River oder Hudson River Bootes ist nicht zu versäumen, auch wenn der Reisende keine Fahrt beabsichtigt. In ihrem Aussehen von den europäischen Dampfern ganz verschieden, erheben sie sich gleich schwimmenden Palästen in mehreren Stockwerken über dem Wasser, getrieben von Schaufelrädern, deren langarmige Balanciers hoch über dem mittlern Teil des Decks hervorragen. Auch die Schornsteine haben eine ganz eigentümliche Form. An Bord befinden sich gute Restaurants und für einen kleinen Zuschlag zum Fahrpreise ($1-2 pro Nacht) kann man ein hübsch eingerichtetes Privatzimmer (Stateroom) haben. Die Hudson River Boote stellen ihre Fahrten im Winter ein, während die meisten Sounddampfer das ganze Jahr hindurch fahren. Nach *Albany* (S. 136), entweder mit der Day Line, der People's Line oder der Citizen's Line (Preise etc. s. S. 129). — Nach *Catskill* (S. 141) und *Hudson* (S. 134) entweder mit der Albany Day Line (s. oben; $1 1/2; 6 3/4 St.) oder vom Ende von Jay Str. ($1; Nachtboot, 11 St.). — Nach *Rondout* (S. 132) mit der Albany Day Line (s. oben) oder mit der „Mary Powell", Vestry Str. — Nach *Troy* (S. 128) mit Albany Day Line ($2; 10 1/3 St.) oder Citizen's Line ($1 1/2, $2 1/2; 12 St., s. oben). — Nach *West Point* (S. 135), Albany Day Line (s. oben; 75c., $1; 3 1/4 St.) oder mit der „Mary Powell" (s. oben, gleiche Preise, 3 St.). — Nach *Boston* (S. 61) mit der Fall River, Providence, Norwich oder Stonington Line ($2-4 je nach der Jahreszeit; 12 1/2-14 1/2 St.; näheres s. S. 61). — Nach *Coney Island* (S. 52) von Pier 1, stündlich oder öfter im Sommer (35c., hin und zurück 50c.; 50 Min.). — Nach *Newport* (S. 63) mit der Fall River Line (S. 61; 11 1/2 St.). — Nach *Providence* (S. 60) von Warren Str., North River, tägl. ($2 1/4; 12 1/2 St.) oder über Stonington (S. 59), von Spring Str., North River, tägl. in 10 St. ($1.35). — *Fähren* s. S. 13.

Hotels, Restaurants etc.

Hotels (vgl. S. xxv). Die Gruppierung nach ihrer Lage, in welcher die New Yorker Hotels hier verzeichnet sind, wird dem Reisenden die Wahl eines ihm zusagenden Quartiers erleichtern. Im allgemeinen werden Geschäftsleute, die in der Nähe des „Bussiness Quarter" zu bleiben wünschen, ein „Down Town" Hotel in der untern Stadt, nicht weiter als bis zur 14th Str. wählen, während der Vergnügungsreisende sich an oder bei Union oder Madison Square behaglicher fühlen wird. Über den Unterschied zwischen dem „American" und „European" Plan vgl. S. xxvi.

Down Town (von der Battery bis Canal Str.). 1. Nach dem European Plan: *Astor House (Pl. a: B3), 221 Broadway, gegenüber der Post Office, altbekanntes Haus, von Geschäftsleuten viel besucht, Z. von $1 1/2 an; Cosmopolitan (Pl. b: B2), 129 Chambers Str., Z. von $1 an; Smith & McNeil's (Pl. d: B2), 199 Washington Str., Z. von 75c. an. — 2. American Plan: Earle's (Pl. e: C3), 241 Canal Str., einf., $2 täglich.

Zwischen Canal Str. und 14th Str. 1. European Plan: *Brevoort House (Pl. f: DE 3), Ecke von Fifth Ave. und 8th Str., vornehmes und

ruhiges Familienhotel, von Engländern bevorzugt, Z. von $2 an; St. Denis (Pl. g: E 3), gute Küche, Z. von $1 an; Metropolitan (Pl. h: D 3), Z. von $1; Sinclair House (Pl. i: D 3), Z. von $1; diese alle Broadway (No. 797, 584 und 754); Hôtel Martin (Pl. l: E3), 17 University Place, Ecke von 9th Str., französisch, Z. von $1; St. Stephen (Pl. m: E 3), 50 E. 11th Str., Z. von $1; Griffou (Pl. n: E 3), 19 W. 9th Str., kleines franz. Haus. — 2. American und European Plan: *Broadway Central (Pl. o: D. 3), 671 Broadway (1000 Betten), von $2½, Z. $1; New York Hotel (Pl. p: D 3), 721 Broadway, Z. von $1; Colonnade (Pl. k: D 3), 726 Broadway und 35-39 Lafayette Str., Z. von $1, D. 75c.; Hotel Español & Hispano-Americano (Pl. q: E2), 116 W. 14th Str., spanisches Haus.

Von 14th Str. bis 26th Str. (einschließlich *Union Sq.* und *Madison Sq.*). 1. American Plan: *Fifth Avenue Hotel (Pl. r: F 3), Madison Sq., Ecke von 23rd Str., eins der namhaftesten Hotels in New York, mit Unterkunft für 1000 Gäste, von Beamten und Politikern viel besucht, tägl. von $5 an; *Westminster (Pl. s: E 3), Irving Place, Ecke 16th Str., ruhiges Haus, von $3 an. — 2. European Plan: Hoffman House (Pl. t: F 3), Madison Sq., Ecke von 24th Str., Z. von $2; Albemarle (Pl. v: F 3), Ecke Broadway und 24th Str., bei Madison Sq., Z. $2; *Everett (Pl. w: E 3), N.-Seite von Union Sq., Ecke Fourth Ave. und 17th Str., altbekanntes komfortables Haus, Z. von $1½; Glenham (Pl. x: F3), 155 Fifth Ave., Z. von $1; St. James (Pl. y: F 3), 1133 Broadway, Z. von $2, von Sportsmännern besucht; Union Square Hotel (Pl. z: E 3), 16 Union Sq., Z. $2; Hotel Dam, 104 E. 15th Str. — 3. American und European Plan: *Brunswick (Pl. u: F 3), 225 Fifth Ave., Ecke von 26th Str. und Madison Sq., elegantes Haus, Z. von $2; Victoria (Pl. bb: F 3), an der Kreuzung von Broadway, Fifth Ave. und 27th Str., dicht bei Madison Sq., Z. von $2½, Amer. Plan von $4½; Clarendon (Pl. cc: E 3), 219 Fourth Ave., Ecke 18th Str., viel Engländer; Sturtevant (Pl. dd: F 3), 1186 Broadway, von Land- und Seeoffizieren besucht von $3½, Z. von $1½; Ashland (Pl. ee: F 3), Fourth Ave., Ecke 24th Str., von Kaufleuten besucht, $3, Z. $1.

Oberhalb Madison Square. 1. American Plan: *Windsor (Pl. ff: H3), Fifth Ave. und 46th Str., eins der größten und besten Hotels in New York, von Börsen- und Finanzmännern bevorzugt, von $5-6; Vendome (Pl. D: G2), Broadway, Ecke 41st Str., $4; San Remo (Pl. hh: K2), Eighth Ave., Ecke 72nd Str., dem Central Park gegenüber. — 2. European Plan: *Waldorf (Pl. aa: I 3), Fifth Ave., Ecke 33rd Str., elegant eingerichtet, Z. von $2½; Holland House (Pl. kk: F3), Fifth Ave., Ecke von 30th Str., Z. von $2; New Netherlands House (Pl. ll: I3), Fifth Ave., Ecke von 59th Str.; Imperial (Pl. mm: F3), Broadway, Ecke 32nd Str., Z. von $3 (die letzten vier prachtvolle neue Häuser); Normandie (Pl. nn: G2), Gilsey (Pl. oo: F3), Grand (Pl. pp: F3), alle in Broadway (38th Str., 29th Str., 31st Str., 39th Str.), Z. $2; Buckingham (Pl. rr: H3), Langham (Pl. ss: H3), große Familienhotels in Fifth Ave. (50th und 52nd Str.); St. Cloud (Pl. tt: G2), Metropole (Pl. uu: G2), Barrett House (Pl. vv: G2), Broadway (42nd, 41st, 43rd Str.), Z. von $1; Grand Union (Pl. xx: G3), 42nd Str., gegenüber dem Grand Central Depot, Z. von $1 an; Coleman House (Pl. yy: F3), 1169 Broadway, Z. von $1; Renaissance, 43rd Str.; Mt. Morris Hotel (Pl. zz: O4), Third Ave., Ecke 130th Str., Z. von $1. — 3. American und European Plan: *Murray Hill (Pl. A: G3), Park Ave., Ecke 41st Str., nahe beim Grand Central Depot, Z. von $1½, Amer. Plan von $4½; *Savoy Hotel (Pl. B: HI3), SO.-Ecke von Fifth Ave. und 59th Str., Z. von $2, Amer. Plan von $4½; Plaza (Pl. C: I3), neues prächtig eingerichtetes Haus in Fifth Ave., Ecke 59th Str., beim Central Park; Madison Avenue Hotel (Pl. ii: I3), Madison Ave., Ecke 58th Str.; Oriental (Pl. qq: G2), Broadway, Ecke 39th Str.; Park Avenue Hotel (Pl. E: F3), Fourth Ave., Ecke 32nd Str., von $3½, Z. von $1.

Deutsche Hotels: Belvedere House, Ecke Fourth Ave. und 18th Str. — Hotel Logeling, 235 E. 57th Str.; Figaro, Ecke 14th Str. u. Irving Pl.; Hungaria, 4 Union Sq. (S. 8); Eschenbach, 259 Fourth Ave. (diese vier gute Häuser 2. Kl.).

Die meisten Hotels bewilligen bei längerem Aufenthalt pro Woche oder Monat erheblich billigere Preise (vgl. S. xxvi); ebenso ermäßigt sich der Preis oft wesentlich, wenn 2 Personen ein Zimmer bewohnen. Viele „Up-town" Hotels sind jahraus jahrein von ständigen Gästen besetzt und werden von Touristen kaum besucht. Trinkgelder an die Kellner, die früher in Amerika unbekannt waren, werden neuerdings mehr und mehr üblich.

Boarding Houses. Gute Pension (Board) kann man in New York von $8 an pro Woche haben, je nach Lage und Beschaffenheit des Hauses. Für $15-25 ist gute Unterkunft in der besten Lage zu finden (z. B bei Madison Sq.). Oberhalb Washington Sq. und zwischen Seventh und Lexington Avenues giebt es Boarding Houses in jedem Häuserviereck („Block"). Gute Boarding Houses finden sich u. a. in E. 21st Str., Gramercy Park, Irving Place und Madison Ave., und unzählige andere in den westl. Stadtteilen, wo man bei einigem Suchen oder durch ein geschickt abgefaßtes Inserat leicht etwas Passendes finden wird. Eine genaue vorherige Vereinbarung über alles Erforderliche ist dringend anzuraten. Licht, Heizung, Bedienung (aber nicht Stiefelputzen) und Bad-Benutzung sollten im Pensionspreise einbegriffen sein. — *Möblierte Zimmer (Furnished Rooms)* sind in passender Lage von $4-5 wöchentlich zu bekommen, zuweilen auch mit Frühstück, selten mit andern Mahlzeiten.

Restaurants. Die nachstehende Unterscheidung zwischen Restaurants *à la Carte* und *Table-d'hôte*-Restaurants ist nicht so zu verstehen, daß eins das andere notwendig ausschließt, sondern es soll damit nur der vorwiegende Charakter des betr. Hauses angedeutet werden. In den feineren Restaurants *à la Carte* genügt eine Portion in der Regel für zwei Personen, zwei Portionen reichlich für drei. Der einzelne Besucher speist in diesen Restaurants verhältnismäßig teuer und die oft sehr preiswerten *Table d'hôte Dinners* sind vorteilhafter. Das nachstehende Verzeichnis teilt die Restaurants in zwei Gruppen, ober- und unterhalb 14th Str. Es ist üblich, aber keineswegs nötig, falls man nicht öfter in demselben Hause speist, dem Kellner ein kleines Trinkgeld zu geben, etwa 5 c. in den billigern Restaurants, bis zu 25 c. in den vornehmsten. Wein (meist schlecht und teuer) und Bier (das Glas 5-10 c., Pint 15-25 c.) sind überall zu haben, werden aber bei Mahlzeiten wenig genossen.

Restaurants der Obern Stadt („Up-town" Restaurants, oberhalb 14th Str.). 1. *A la Carte.* *Delmonico's, Madison Sq., Ecke Fifth Ave. und 26th Str., berühmtes Haus, mit hohen Preisen; Separatzimmer, Café, Ballsäle etc.; um 7-8 Abends und nach dem Schluß der Theater überfüllt. *Café Brunswick, in dem gleichnamigen Hotel (s. S. 7), ähnliche Einrichtung und Preise; Restaurants im Holland House, Waldorf, Hoffman House, Gilsey House, Plaza, Everett, Imperial, und andern Hotels nach dem European Plan (s. S. 7); Sherry, Fifth Ave., Ecke 37th Str.; *Bancel & Pastorini, 1140 Third Ave., klein; Heim, 29 W. 27th Str.; Clark, 22 W. 23rd Str., beim Broadway, von Damen viel besucht; Dorlon, 6 E. 23rd Str. (bei Madison Sq.), gute Austern und Fische; Coleman House (s. oben; auch halbe Portionen); *Parker House, Ecke Broadway und 34th Str., von Schauspielern besucht; O'Neill, 358 Sixth Ave., Ecke 22nd Str., billiger; Mouquin, 438 Sixth Ave.; *Petit Vefour, W. 28th Str.; Browne's Chop House, 31 W. 27th Str.; Engel, 73 W. 35th Str.; The Studio, Sixth Ave., zwischen 20th und 21st Str., zum Souper nach dem Theater besucht (nur Herren); Metropolis, 24 E. 14th Str., bei Union Sq., nicht teuer, Nachm. und Ab. Musik, zum Lunch von Damen und Herren viel besucht; Columbia, 48 E. 14th Str., ähnlicher Art. — 2. *Table d'hôte-Restaurants* (D. meist zwischen 5 und 8 U.): Brunswick (s. oben), D. $1 1/2; Morello, 4 W. 29th Str., D. mit W. $1 1/4; Moretti, 22 E. 21st St., D. m. W. $1; Murray Hill Hotel Restaurant (S. 7), D. 75 c. (im Speisesaal des Hotels teurer); Plavano, 28 E. 23rd Str., D. m. W. $1; *Purssell, 910 Broadway, D. $1; Drentel, 9 W. 28th Str., bei der Fifth Ave., D. $1; Riccadonna, 42 Union Sq. E.; Knickerbocker, 456 Sixth Ave., D. m. W. 75 c., für Herren; Columbia, 48 E. 14th Str., D. 75 c.; Hotel Hungaria (S. 7), Union Sq., O.-Seite, D. m. W. 75 c.

Restaurants der Untern Stadt („Down-town" Restaurants). 1. *A la Carte:* Café Savarin, im Equitable Gebäude (S. 26), 120 Broadway, elegantes Haus mit hohen Preisen; *St. Denis Hotel *(Taylor's Restaurant)*, gute Küche und Weine, s. oben; Sinclair House (s. oben), nicht teuer; *Fleischmann's Vienna Bakery, Broadway, Ecke 10th Str., Thee oder Kaffee mit Gebäck 25 c., oben Restaurant (Schluß Abends 8.30); Delmonico, 2 S. William Str. und 22 Broad Str.; *Astor House (s. oben), viel besuchtes Restaurant (täglich 2000-2500 Luncheons), mit Luncheon-Counters, etc.; Hoffmann Café, 7 Beaver Str. und 60 Broadway; Metropolitan Hotel Restaurant, besuchtes Frühstückslokal, 584 Broadway; Mouquin, 149 Fulton Str. und 20 Ann Str.; Fisk, 76 Broad Str.; Nash & Brush, 16 Park Place, nicht teuer; Sutherland, 64 Liberty Str.; *Solari, 44 University Place, gute Küche; *Hôtel Martin, 16 University Pl., Ecke 9th Str., franz. Küche; Gould, 135 Nassau Str.; Smith & McNeil, 197 Washington Str., nicht teuer; *Close's Temperance Eating Rooms, 100 Duane Str., viel besucht, nicht teuer; *Farrish's Chop House, 64 John Str.; Old Tom's Chop House, Thames Str. — 2. *Table d'hôte*: Café Martin (S. 7), D. $1; Tramasure, 54 E. 11th Str.; Metropolitan Hotel (S. 7); Vianest, 87 Fulton Str., D. 40 c.; Delisle, 92 Fulton Str., 113 Pearl Str. und 66 Beaver Str., D. 50, Lunch 35 c.; Reicher, 153 Sixth Ave., D. 35 c., guter nicht teurer Rheinwein, deutsche Küche, für Herren; Colombo (Neapolitaner), 51 Third Ave., bei 10th Str., D. 75 c.; Vattel, 4th Str., D. 50 c.; *Griffou (S. 7), 19 W. 9th Str., D. 50 c.

Von Damen werden vorzugsweise besucht: Purssell's, s. S. 8; St. Denis Hotel, s. oben; die Vienna Bakery (s. oben); Naething's, 118 Fulton Str.; der Luncheon Room von Macy's (s. unten); Women's Exchange, 329 Fifth Ave.; Tenney's, s. unten; Simpson's, 54 W. 23rd Str.; Clark, s. S. 8.

Deutsche Restaurants. Ratskeller, 2 Tryon Row, im Gebäude der Staatszeitung, gegenüber der Brooklynbrücke; Postkeller, Broadway, NW.-Ecke von Barclay Str.; Hollender & Co., 273 Broadway; Café Savarin, 120 Broadway (Equitable Building); Fleischmann (s. oben); Belvedere House, Hotel Hungaria, Figaro, Eschbach, Logeling, s. S. 7; Goerwitz, 194 Third Ave.; Jaeger, Ecke 59th Str. u. Madison Ave.; Holtz, 349 Broadway; Krüger, Ecke Canal Str. u. Broadway; Richter, 335 Broadway; Kolb, 164 Pearl Str., nahe bei Wall Str.; Schulze, 23 William Str., nahe Wall Str.; Muschenheim, 39 W. 31st Str.; Terrace Garden, 145 E. 58th Str.; u. a.

Austernsalons *(Oyster Saloons)*. *Dorlon, 6 W. 23rd Str. (Madison Sq.), 96 und 187 Fulton Market; Clark, Sixth Avenue, bei 30th Str.; O'Neill, s. oben; Burns, 783 und 904 Sixth Ave.; Steward, Third Ave., bei 14th Str.; Silsbee, Sixth Ave., bei 14th Str., sowie in fast allen übrigen Restaurants und in den Markthallen.

Die **Hotel Bars** sind eine spezifisch amerikanische Einrichtung, die in New York in ihrer Vollkommenheit studiert werden kann. Wohl die feinste Bar ist die im *Hoffman House* (S. 7), mit zahlreichen Gemälden (darunter ein guter Bouguereau) und hocheleganter Ausstattung (kein Getränk unter 25 c.); ähnlich sind die der meisten vornehmeren Hotels. *Steward's*, 8 Warren Str., mit guten Bildern (für Damen 9-11 Vm. zugänglich); *The Fog Horn*, Ninth Ave., Ecke von 23rd Str. Im Hoffman House und an vielen andern Bars wird ein gutes Lunch gratis verabreicht und nur die Getränke werden bezahlt, woraus sich schließen läßt, wieviel an diesen verdient wird.

Weinhäuser (deutsche). Brubacher, 6 Union Sq., nahe 14th Str.; Hungaria, 4 Union Sq. (Ungarweine); Grode & Co., 102 E. 14th Str.; Weber & Co., 139 Third Ave.; Himmelsbach, 955 Third Ave., nahe 54th Str.

Bierhäuser (deutsche), s. oben Deutsche Restaurants. Ferner: Gerken, 38 Wall Str., 149 Broadway, 2 Beckman Str., 53 Chambers Str.; Eckstein, 62 E. 4th Str.; Schmenger, 130 Third Ave.; Dahnke, Ecke Third Ave. u. 18th Str.; Lüchow, 110 E. 14th St.; Steinhagen, 170 Third Ave.; Koster & Bial, Ecke Sixth Ave. u. 24th Str.; Hollender, 149 W. 125th St.; u. a.

Conditoreien *(Confectioner's Shops).* Huyler, 150 und 863 Broadway und 21 W. 42nd Str., renommiert wegen „Ice-Cream Soda“ und andrer kühlender Sommer-Getränke („drinks“); Maillard, 120, 178 und 1097 Broadway; Brummell, 831 Broadway, 2 W. 14th Str. und 293 Sixth Ave.; Weidmann, 1211 Broadway; Pursell's, s. oben; Tenney, 915 Broadway; Macy, 14th Str., Ecke Sixth Avenue. — Sodawasser mit Zusatz von Fruchtsäften (Syrups) verschiedener Art, Ice-Cream Sodas, Eier-und andre „Phosphates“ sowie andre nicht-alkoholische Getränke sind in Amerika sehr beliebt und in allen Bars, Conditoreien, Cafés und Apotheken („Drug Stores“) zu haben (Preise von 5 c. aufwärts). Die „Soda-Fontänen“ in den Drug Stores sind eine spezifisch amerikanische Einrichtung.

Stadtbahnen. Tramways. Post. Telegraph etc.

Elevated Railroads (Manhattan Railway Company, 71 Broadway). Die Hauptmasse des Passagierverkehrs in New York wird durch die vier *Elevated Railroads* bewältigt, die gegenwärtig über 200 Millionen Menschen jährlich befördern. Dieselben sind je 8½-10¾ M. lang; zwei Linien laufen auf der O.-Seite (Second und Third Avenue), zwei auf der W.-Seite der Stadt (Sixth und Ninth Avenue). Am meisten benutzt wird die Third Avenue Linie, nächstdem die Sixth Avenue, doch sind während der Geschäftszeit alle Linien überfüllt. Hiervon abgesehen, ist die „El“, wie sie kurzweg genannt wird, ein sehr angenehmes Beförderungsmittel, das sich namentlich von den Londoner unterirdischen Bahnen vorteilhaft unterscheidet. Die Bahnlinie bildet einen fortlaufenden, von eisernen Pfeilern getragenen Viadukt. Die Höhe ist im allgemeinen die des ersten Stocks der Häuser, steigt aber an einigen Stellen weit höher; die Ninth Avenue Linie erreicht z. B. eine Höhe von über 20 m bei 110th Str., wo sie in scharfer Kurve von der Ninth zur Eighth Avenue hinüberbiegt. Die Haltestellen folgen sich in den untern Stadtteilen nach jedem fünften Straßenblock und sind nirgendwo über ½ M. von einander entfernt. Die Passagiere steigen von der Straße die Treppe r. hinan, indem sie sich nach der Richtung wenden in der sie zu fahren wünschen, kaufen ein Billet an der Ticket-Office und stecken es in die „Chopper Box“ am Eingang zur Plattform. Der Fahrpreis ist 5 c., einerlei für welche Strecke; Kinder unter 5 Jahren sind frei. Die Züge fahren den Tag über alle paar Minuten und folgen sich während der Geschäftsstunden morgens und abends fast ohne Unterbrechung. Die Ninth Avenue Line stellt ihre Fahrten um 8 U. Ab. ein, die Second Avenue Line um Mitternacht, während die Züge der Third und Sixth Avenue die ganze Nacht hindurch gehen, mit Zwischenpausen von 10-15 Min. Auch Sonntags fahren die Züge auf allen Linien, aber weniger häufig. Alle vier Linien laufen von South Ferry, neben der Barge Office (S. 24) aus; kurze Zweigbahnen führen von der Third Avenue nach der City Hall, der 34th Str. Ferry (diese beiden auch von Second Avenue) und dem Grand Central Depot. Man erkundige sich, ob man an der belebten Chatham Square Station umsteigen muß. Die Sixth Avenue Linie endet am Central Park (59th Str.), aber eine Zweigbahn geht bei 53rd Str. hinüber zur Ninth Avenue, und mindestens die Hälfte der Züge („Harlem Trains“; rote oder grüne Signale und Laternen) nimmt diese Route. Die Second, Third und Ninth Avenue Linien enden am Harlem River (s. den Stadtplan), die letztere mit Anschluß an den *New York City and Northern Railway*, nach High Bridge (S. 46) und der Grafschaft Westchester. Die Sixth Avenue Linie hat die saubersten Wagen und wird von der besten Gesellschaft frequentiert, ist daher am meisten zu empfehlen. Der Name der Station wird vom Kondukteur bei der Ankunft ausgerufen, ebenso bei der Abfahrt der Name der nächsten Station. Die Namen sind an allen Stationen angeschlagen, aber von den Wagen nicht immer sichtbar. Nachstehend folgt ein Verzeichnis der Stationen.

Second Avenue. — South Ferry, Hanover Sq., Fulton Str., Franklin Sq., Chatham Sq. (umsteigen nach City Hall), Canal Str., Grand Str., Rivington Str., 1st, 8th, 14th, 19th, 23rd, 34th (umsteigen nach Hunter's Point), 42nd, 50th, 57th, 65th, 70th, 80th, 86th, 92nd, 99th, 111th, 117th, 121st, 127th, 129th Streets.

Third Avenue. — South Ferry, Hanover Sq., Fulton Str., Franklin Sq., Chatham Sq. (umsteigen nach City Hall), Canal Str., Grand Str., Houston Str., 9th, 14th, 18th, 23rd, 28th, 34th (umsteigen nach Hunter's Point), 42nd (umsteigen zum Grand Central Depot), 47th, 53rd, 59th, 67th, 76th, 84th, 89th, 100th, 116th, 125th, 129th Streets.

Sixth Avenue. — South Ferry, Rector Str., Cortlandt Str., Park Place, Chambers Str., Franklin Str., Grand Str., Bleecker Str., 8th, 14th, 18th, 23rd, 28th, 33rd, 42nd, 50th (umsteigen nach 59th Str. und Sixth Ave.), Eighth Ave. und 53rd, 59th, 66th, 72nd, 81st, 93rd, 104th, 110th, 116th, 125th, 135th, 145th, 155th Streets (die Stationen von 59th bis 104th sind an der Ninth Ave., 116th bis 155th an der Eighth Ave.).

Ninth Avenue. — South Ferry, Rector Str., Cortlandt Str., Barclay Str., Warren Str., Franklin Str., Desbrosses Str., Houston Str., Christopher Str., 14th, 23rd, 30th, 34th, 42nd, 50th, 59th, 72nd, 81st, 93rd, 104th, 116th, 125th, 135th, 145th, 155th Streets. Auch in dem „Annexed District" jenseit des Harlem River ist ein Elevated Railroad, der *Suburban Rapid Transit;* derselbe hat bei 128th und 129th Str. Anschluß an die Second und Third Avenue Linien. Stationen: 128th, 129th, 133rd, 138th, 143rd, 149th, 156th, 161st, 166th, 170th, 174th und 177th Str.

Brooklyn Bridge Railway. Cable-Cars kreuzen die Brooklyn-Brücke (S. 28) in 6 Min., in Zwischenpausen von c. 1 Min. (Fahrpreis 3 c., 10 Tickets 25 c.). An der New Yorker Seite stehen die Plattformen in direkter Verbindung mit dem City Hall Branch des Third Avenue Elevated, während die verschiedenen Brooklyn Elevated Railroads auf gleichem Niveau mit dem andern Ende der Brücke beginnen. Vergl. S. 49.

Tramways. Fast alle von N. nach S. laufenden Avenues und die meisten größern Querstraßen werden von Tramways befahren *(Horse Cars, Street Cars, Surface Cars, Cable Cars, Electric Cars).* Die meisten Linien fahren alle paar Minuten; Fahrpreis für jede beliebige Strecke 5 c. Die Wagen sind fast immer überfüllt, namentlich auf dem Broadway. Korrespondenzbillette (Transfer Tickets) für die Anschlußlinien werden oft ohne Erhöhung des Fahrpreises ausgegeben. Die Wagen halten fahrplanmäßig nur an den obern Kreuzungspunkten wenn sie aufwärts, und an den untern wenn sie abwärts fahren. Nachstehend folgen die wichtigsten Linien.

A. Von Norden nach Süden laufende Linien. — 1. Broadway Line (Cable Cars). Von *South Ferry* (S. 13) durch Whitehall Str., Broadway, 44th Str. und Seventh Avenue zum *Central Park* (umsteigen nach University Place und Seventh Avenue). Wagenfarbe hellbraun, Laternen rot.

2. Broadway and University Place Line. Von Broadway durch Barclay Str., Church Str., Canal Str., Greene Str., Clinton Place, University Place, Union Sq., Broadway, Seventh Ave., 59th Str. zum *Central Park.* Wagen cremefarbig, Laternen gelb.

3. Fourth Avenue Line. Von *Broadway*, dem Astor House (S. 6) gegenüber, durch Centre Str., Grand Str., die Bowery und Fourth Avenue zum *Grand Central Depot*, 42nd Str. (S. 35); umsteigen bei 32nd Str. nach 34th Str. Ferry. W. gelb, L. rot.

4. Madison Avenue Line. Vom *Astor House* wie oben bis 42nd Str., dann durch Vanderbilt Ave., 44th Ave., Madison Ave. bis *86th Str.* Einige Wagen gehen weiter bis *Mott Haven* (138th Str.). Einzelne Cars auf Linie 3 u. 4 werden von elektrischen Motoren getrieben. W. gelb, L. rot.

5. Third Avenue Line. Vom *Astor House* durch Park Row, Chatham Str., die Bowery und Third Avenue bis *Harlem* (S. 46). Fährt die ganze Nacht; wird demnächst Kabelbahn. Fahrpreis oberhalb 65th Str. 6 c. W. rot, L. grün.

6. First and Second Avenue Lines. Vom untern Ende von *Fulton Str.* (S. 26) durch Fulton, Water, South, Oliver und Chatham Str., die Bowery und Grand, Forsyth und Houston Str., dann die Second Avenue entlang bis 128th Str., *Harlem;* zurück durch Second Ave., 123rd Str., First Ave., Houston Str. und Allen Str. bis Grand Str. und weiter wie oben. Zweigbahn von 125th Str. durch First und Second Ave. nach *Astor Place* (S. 29) und Broadway. W. gelb, L. rot.

7. Sixth Avenue Line. Von der Ecke von Broadway und Vesey Str. durch Church Str., Chambers Str., W. Broadway, Canal, Varick und Carmine Str. und Sixth Avenue bis *59th Str.* und *Central Park* (S. 38). Die ganze Nacht. W. gelb, L. grün.

8. Seventh Avenue Line. Von Whitehall Str. durch Broadway, Park Place, Church, Canal und Sullivan Str., Clinton Place, Greenwich Ave. und Seventh Avenue bis *59th Str.* und *Central Park* (S. 38). W. rot, L. grün.

9. Eighth Avenue Line. Von der Ecke von Broadway und Vesey Str. bis Canal Str. wie in No. 7, von da durch Hudson Str. und Eighth Avenue bis *59th Str.* und *Central Park* (S. 38). Fährt die ganze Nacht. W. rot, L. rot.

10. Ninth Avenue Line. Von der Ecke von Broadway und *Fulton Str.* (S. 26) durch Fulton Str., Greenwich Str. und Ninth Avenue bis *55th Str.* W. rot, L. weiß.

11. Tenth Avenue Line (*West Side Belt Line*). Von South Ferry durch Whitehall Str., Bowling Green, Battery Place, West Str. und Tenth Avenue bis *54th Str.* Die Wagen fahren die ganze Nacht, an allen Fähren der W.-Seite vorbei. W. und L. rot.

12. East River and Avenue A Line (*East Side Belt Line*). Von South Ferry durch Whitehall, South, Broad, Water, South, Grand und Houston Str., Ave. D, 14th Str., Ave. A, 21st Str., First Ave., 59th Str. (Central Park) und Tenth Ave. bis *53rd Str.*, wo Anschluß an R. 11. Diese Linie führt an allen Fähren der O.-Seite vorbei. W. und L. rot.

13. Bleecker Street and Fulton Ferry Line. Von *Fulton Ferry* (S. 26) durch Fulton, William und Ann Str., Park Row, Centre, Leonard, Elm, Howard, Crosby, Bleecker, Macdougal, W. 4th, W. 12th, Hudson und 14th Str., Ninth Ave. und 23rd Str. bis *23rd Str. Ferry.* L. grün. Zweigbahn von Bleecker Str. nach *Brooklyn Bridge* (S. 11).

14. City Hall, Avenue B and Thirty Fourth Str. Line. Von der *Post Office* (S. 27) durch Park Row, Chatham Str., E. Broadway, Avenue B, 14th Str., First Ave. und 34th Str. bis *34th Str. Ferry* (S. 13). W. und L. blau.

15. Dry Dock and East Broadway Line. Von der *Post Office* (S. 27) durch Park Row, East Broadway, Grand Str., Avenue D, 14th Str. und Ave. A, bis *23rd Str. Ferry* (S. 13). W. grün, L. weiß.

Drei Linien führen auch von 130th Str., südl. von *Harlem Bridge* (S. 46), nach dem „Annexed District“ (S. 47) auf der andern Seite des Flusses.

B. Von Osten nach Westen die Stadt durchkreuzende Linien. — 16. Grand and Cortlandt Str. Line. Von *Grand Str. Ferry* (S. 13) durch Grand Str., E. Broadway, Canal Str., Walker Str., W. Broadway und Washington Str. bis *Cortlandt Str. Ferry* (S. 13). W. und L. gelb.

17. Avenue C Line. Vom *Erie R. R. Ferry*, Chambers Str. (S. 13) durch West Str., Charlton Str., Prince Str. (zurück durch Houston Str.), die Bowery, Stanton Str., Avenue C, 18th Str., Ave. A, 23rd Str., First Ave., 35th Str. und Lexington Ave. bis *42nd Str.* L. gelb.

18. Forty-Second and Grand Str. Line. Von *Grand Str. Ferry* (S. 13) durch Goerck Str., 2nd Str., Avenue A, 14th Str., Fourth Ave., 23rd Str., Broadway, 34th Str., Tenth Ave. und 42nd Str. bis *Weehawken Ferry* (S. 13). W. grün.

19. Desbrosses, Vestry and Grand Str. Line. Von *Grand Str. Ferry* (S. 13) durch Grand, Sullivan, Vestry, Greenwich und Desbrosses Str. nach *Desbrosses Str. Ferry* (S. 13). Fährt die ganze Nacht. W. blau, L. weiß.

20. Fourteenth Str. Line. Von *Christopher Str. Ferry* (S. 13) durch Greenwich Str., Ninth Ave. und 14th Str. (am Union Sq. vorbei) nach *Fourth Ave.* Verbindungsbahn zur *Fähre* am Ende von W. 14th Str. (S. 13). W. weiß, L. rot.

21. Christopher and Tenth Str. Line. Von *Christopher Str. Ferry* (S. 13) durch Christopher Str., Greenwich Ave., 8th Str., Ave. A und E 10th Str. zur Fähre am Ende von *E. 10th Str* (S. 13). W. weiß, L. rot.

22. Central Cross-Town Railroad. Von *23rd Str. East River Ferry* (S. 13) durch Ave. A, 18th Str., Broadway, 14th Str., Seventh Ave., W. 11th Str. bis *Christopher Str. Ferry.* W. und L. blau.

23. Twenty-Third Street and Erie Ferry. Vom Anfang bis zum

Ende von 23rd Str. (W. hellbraun, L. rot), mit Zweigbahn durch Second Ave., 28th Str. und First Ave. nach *Erie Ferry*, 34th Str. (s. unten; L. blau).

24. Harlem and Manhattanville Cable Line. Vom O.-Ende von 125th Str. durch 125th Str. und Manhattan Str. nach *Manhattanville* (S. 46; 130th Str.) am Hudson, mit Zweiglinie durch Tenth Ave. nach *187th Str.* (Washington Heights), über High Bridge (S. 46). W. gelb, L. rot. Die Bahn soll durch Third Ave. bis City Hall weitergeführt werden.

25. South Ferry and Vesey Str. Line. Von *South Ferry* (s. unten) durch Whitehall Str., Battery Place und New Church Str. bis *Vesey Str.* zurück durch State Str. W. rot, L. blau.

26. Forty-Second Str. and Boulevard Line. Von *34th Str. Ferry* (East River, S. 22), durch First Ave., 42nd Str., Seventh Ave., Broadway, 59th Str., *Boulevard* (S. 31), 42nd Str. und Manhattan Str. bis *Fort Lee Ferry* (s. unten), W. 129th Str. Die Linie führt unweit des Riverside Park (S. 45) vorbei. Zweigbahn durch 42nd Str. nach *Weehawken Ferry*, sowie durch First Ave., 10th Str. und St. Nicholas Avenue nach *Fort Lee Ferry* (s. unt.).

27. Chambers Str. Line. Vom *Erie R. R. Ferry*, Chambers Str. (s. unten) durch Chambers, Duane, Chatham und New Chambers Str. bis *James Slip* (Pl. B 4). W. rot. Zweiglinie vom Ende von Grand Str. nach *Erie Ferry* (s. unten).

Omnibus *(Stages)* fahren von Bleecker Str. durch S. Fifth Avenue, Washington Sq. und Fifth Avenue nach 82nd Str.

Droschken. Das Droschkenwesen ist in New York wenig entwickelt, teils wegen der hohen Fahrpreise, teils wegen der vielfachen Tramway- und Eisenbahn-Verbindungen, teils auch wegen des schlechten Pflasters der meisten Straßen, das das Wagenfahren nicht gerade als ein Vergnügen erscheinen läßt. An den Bahnhöfen, Fähren, Dampfbootlandeplätzen sind stets Wagen zu finden; ebenso an ihren Ständen auf Madison Sq., Union Sq., City Hall Park u. a. O. Fahrpreise: *Hackney Carriages* oder *Coaches*, für 1-4 Pers., meist zweispännig, $1 für die erste Meile, 40 c. für jede folgende 1/2 M.; die Stunde $1 1/2, jede folgende 1/2 St. 75 c., Wartegeld für 1/4 St. 38 c.; *Cabs* und *Hansoms* für 1-2 Pers. 50, 25 c., $1 1/2, 50 c., 25 c. Ein Koffer (nicht über 50 Pfund) frei, weiteres Gepäck 25 c. das Stück. Kinder unter 8 Jahren sind frei. Im Hotel oder bei Vermietern („livery-stables") genommene Wagen sind teurer. Der amtliche Fahrtarif sollte in jedem Wagen aufgehängt sein. Bei Streitigkeiten lasse man den Kutscher nach der nächsten Polizeiwache oder nach City Hall fahren, wo man Beschwerden beim *Mayor's Marshal*, Zimmer No. 1 anbringen kann. Man mache den Fahrpreis allemal vorher aus; nicht selten wird man billiger fahren können als zum offiziellen Tarif.

Dampffähren (*Ferries;* vergl. den Plan). Nach *Brooklyn*, von Catherine Str., Fulton Str., Wall Str. und Whitehall Str. (South Ferry). Nach *Williamsburg* oder *East Brooklyn*, von Grand Str., Roosevelt Str., E. Houston Str. und E. 23rd Str. Nach *Greenpoint* von E. 10th Str. und E. 23rd Str. Nach *Hunter's Point, Long Island City*, von James Slip und E. 34th Str. Nach *Astoria, Long Island City*, von E. 92nd Str. und Beckman Str. Nach *Jersey City:* von Desbrosses Str. und von Cortlandt Str. nach Pennsylvania Station; von Chambers Str. und von W. 23rd Str. nach Pavonia Avenue und Erie Railway; von Liberty Str. nach Communipaw (Central Railroad of New Jersey); von W. 34th Str. nach Montgomery Str. Nach *Hoboken*, von Barclay, Christopher und W. 14th Str. Nach *Weehawken*, von W. 42nd Str. und Jay Str. Nach *Fort Lee*, von W. 130th Str. (10 c.) und Canal Str. (15 c.). Nach *Staten Island*, von South Ferry (10 c.). Nach *Randall's, Blackwell's, Hart's* und *Ward's Island* von E. 26th Str. (20-40 c.). Nach *Bedloe's Island* und *Governor's Island* von der Battery. Der „Brooklyn Annex" ist eine vielbenutzte Fähre, welche Brooklyn (Fulton Str., bei der Hängebrücke) mit den Bahnhöfen in New Jersey und Weehawken verbindet (10 c.). Die Fährboote fahren mit kurzen Zwischenpausen, die hauptsächlichsten während der Geschäftszeit alle paar Minuten. Fahrpreise von 1-6 c. Die Fährboote sind komfortabel eingerichtet; eine Seite ist für Damen reserviert, aber auch nicht rauchenden Herren zugänglich. Im J. 1891 beförderten die Ferries 180 Millionen Menschen.

Post. Die *General Post Office* (S. 27), City Hall Park, ist Tag und Nacht geöffnet (So. 9-11 Uhr Vm.). Die *Money Order Office*, im 2. Stock, Zimmer 16-34, ist tägl. (außer So. und Feiertags) von 10-6 geöffnet. *Poste Restante* Briefe werden im Erdgeschoß, nach Park Row hin, ausgegeben. Das Bureau für eingeschriebene (registered) Briefe ist im Mittelstock. Außer dem G. P. O.-Bezirk ist die Stadt in 19 andre eingeteilt, jeder mit einem Zweigpostamt *(Station)*, die mit Buchstaben nach dem Alphabet bezeichnet sind (Station A, etc.; geöffnet 7 Vm.-8 Ab., So. 9-11 Vm.). Außerdem giebt es 20 *Sub-Stations*, meist in Drug Stores, wo alle gewöhnlichen Postsachen erledigt werden, einschließlich der Ausgabe von inländischen Postanweisungen (Money Orders). Briefe in New York gelangen rascher zur Ausgabe, wenn der Stations-Buchstabe auf der Adresse angegeben ist, sowie wenn sie auf derselben Seite (E. oder W.) der Fünften Avenue aufgegeben werden nach der die Adresse lautet. 1600 Briefkasten sind in der Stadt verteilt. Die Briefe werden 4-8mal tägl. eingesammelt und 3-9 mal ausgetragen, je nach dem Bezirk; So. werden sie eingesammelt (weniger häufig), aber nicht ausgegeben; doch können Briefpostsendungen So. 9-11 Vm. in Section 17, Park Row Lobby, im General-Postamt in Empfang genommen werden. Die Schlußzeit für Briefe nach Europa wird in den Tagesblättern bekannt gemacht; Hauptbeförderungstage sind Di. und Sa. — Vgl. S. xxxi und den *New York Post Office Guide* (gratis, auf Ansuchen in der G. P. O.).

Telegraph (vgl. S. xxxi). *Western Union Telegraph Co.* (S. 26), 195 Broadway; Haupt-Zweigbureaux 16, 599, 854 und 1227 Broadway, 821 Sixth Avenue, Fifth Avenue (Ecke 23rd Str.) und 134 E. 125th Str. Diese sind sämtlich Tag und Nacht geöffnet. 115 weitere Branch Offices sind durch die ganze Stadt verteilt und finden sich u. a. in allen großen Hotels, dem Grand Central Depot etc.; in c. 40 derselben werden atlantische Kabel-Telegramme angenommen. Der Tarif für Lokal-Telegramme nach New York und Brooklyn ist 15 c. für 10 Worte, jedes weitere Wort 1 c.; nach andern Orten der Verein. Staaten steigt es von 25 c. bis zu $ 1 für 10 Worte. — *Commercial Cable Co.*, 8 Broad Str., mit mehreren Branch Offices; *Postal Telegraph and Cable Co.*, 187 Broadway, gleichfalls mit zahlreichen Branch Offices. Der Tarif für Kabel-Telegramme nach England, Frankreich und Deutschland ist 25 c. für jedes Wort; Belgien und Schweiz 30c; Niederlande, Italien 32 c.; Dänemark und Norwegen 35 c.; Österreich-Ungarn 34 c.; Schweden 39 c.; Rußland 43 c.

Telephon. Die Fernsprechverbindung von New York ist ausschließlich in den Händen der *Metropolitan Co.*, 18 Cortlandt Str., und der *Southern Bell Telephone Co.*, 195 Broadway. Beide haben zahlreiche Fernsprechstellen in der Stadt, an denen man mit Mitgliedern der Telephone Exchange sprechen kann (15c. für 5 Min.); dieselben befinden sich meist in Hotels, Drug Stores, Telegraphenämtern, Fährhäusern u. s. w. Das „Long Distance Telephone“ reicht bis Chicago, Albany, Boston, Philadelphia, Washington etc.

Messenger Service. Der Botendienst, die Besorgung von kleinen Packeten, Briefen etc. wird besorgt von der *American District Telegraph Co.* (8 Dey Str.) und der *Postal Telegraph Co.* (187 Broadway), mit vielen Zweig-Bureaux in der ganzen Stadt, meist in den Stationen der *Western Union Telegraph Co.* Laufburschen können durch die in vielen Hotels, Banken, Offices etc. angebrachten automatischen Apparate („calls“) bestellt werden. Preise nach Tarif (c. 30c. die Stunde).

Express Service. Broadway unterhalb Trinity Church ist das Hauptquartier der zahlreichen Gesellschaften, welche Gepäck und anderes Frachtgut nach allen Weltgegenden befördern. Die hauptsächlichsten, alle in Broadway, sind: *Adams Express Co.*, No. 59; *American Express Co.*, No. 65; *United States Express Co.*, No. 49; *Wells, Fargo & Co.*, No. 63. Zur Beförderung des Gepäcks innerhalb der Unionsstaaten wird der Reisende indes selten sein Hotel zu verlassen brauchen. Die namhaftesten „Transfer Companies“ zur Besorgung von Gepäck innerhalb New York und Brooklyn sind *Westcott* (12 Park Place) und *Dodd's New York Transfer Co.* (1 Astor House, Broadway); 25-50c. der Koffer je nach der Entfernung.

Theater. Konzerte. Sport. Klubs etc.

Theater. Das *Metropolitan Opera House*, Broadway (S. 31), ist 1892 abgebrannt. — *Academy of Music*, Ecke von Irving Pl. und 14th Str., für Ausstattungs-Dramen; Preise 25 c.-$ 1, Balkon $ 1/2-1. — *Daly's Theatre*, Ecke von Broadway und 30th Str.; Shakspeare'sche und moderne Schauspiele (Miss Ada Rehan); Orchestra Stalls $ 1 1/2-2, Balkon $ 1-2, zweiter Balkon 50-75 c. — *Madison Square Theatre* (s. unten; mit doppelter Bühne, deren eine Hälfte weggenommen werden kann, während die andre benutzt wird), Schauspiel; $ 1/2-2. — *Palmer's Theatre* (früher *Wallack's*), Broadway, Ecke 30th Str., Schauspiel; $ 1/2-1 1/2. — *Broadway Theatre*, Broadway, Ecke 41st Str.; Schauspiel, Spielopern etc.; 35c.-$ 1 1/2. — *Fifth Avenue Theatre*, Broadway, Ecke 28th Str.; $ 1/2-1 1/2. — *Lyceum*, Fourth Avenue, zwischen 23rd und 24th Str.; Schauspiel; $ 1/2-1 1/2. — *Star Theatre*, Broadway, Ecke 13th Str.; $ 1/4-1 1/2. — *Casino*, Broadway, Ecke 39th Str.; Operetten; $ 1/2-1 1/2; im Sommer Konzerte auf dem Dach, s. unten. — *Grand Opera House*, Eighth Avenue, Ecke 23rd Str. (2000 Plätze); Volks- und Ausstattungsstücke; $ 1/4-1. — *Niblo's Garden Theatre*, 580 Broadway 2000 Plätze); Ausstattungsstücke und Melodramen; $ 1/4-1. — *Garden Theatre* in Madison Square Garden (S. 36); komische Oper; $ 1/2-1 1/2. — *Union Square Theatre*, S.-Seite von Union Sq.; Volksstücke; $ 1/4-1 1/2. — *New Park Theatre*, Broadway, Ecke 35th Str.; $ 1/4-1 1/2. — *Standard Theatre*, Broadway, Ecke 33rd Str.; $ 1/4-1 1/2. — *Abbey's Theatre*, Ecke Broadway und 38th Str. (im Bau). — *Harrigan's Theatre*, W. 36th Str., ö. von Sixth Ave. (Dramen aus dem Leben der Irländer und Farbigen in New York). — *Hammerstein's Manhattan Opera House*, 34th Str., zwischen Sixth und Seventh Avenues, für Oper und Drama; $ 1/2-2. — *Bijou Theatre*, Broadway, zwischen 30th und 31st Str.; $ 1/4-1 1/2. — *Fourteenth Street Theatre*, bei Sixth Avenue; Volksstücke; $ 1/4-1. — *Amberg-Theater*, Ecke von Irving Pl. und E. 15th Str.; deutsches Schauspiel. — *Lexington Opera House* oder *Terrace Garden*, E. 58th Str. zwischen Lexington uud Third Ave., mit Sommergarten (Konzerte etc.). — *Thalia*, 48 Bowery; deutsche Vorstellungen; billige Preise. — *Proctor's Twenty-Third Street Theatre*, etwas w. von Sixth Avenue; $ 1/4-1 1/2. — *Third Avenue Theatre* (Jacobs), zwischen 30th und 31st Str.; Melodramen und Volksstücke; $ 1/4-1. — *Herrmann's*, Broadway, Ecke 29th Str. — *Berkeley Lyceum*, 44th Str., von der Amer. Academy of the Dramatic Arts gepachtet. — *Harlem Opera House*, 125th Str., bei Seventh Ave., $ 1/4-1 1/2. — *Columbus Theatre*, 125th Str., bei Fourth Ave.; $ 1/4-1. — *Tony Pastor's*, im Tammany Hall Building (S. 30), Variété-Theater; Eintr. $ 1/4-1. — Die Vorstellungen in den New Yorker Theatern beginnen, falls in den Theateranzeigen nicht anders angegeben, um 8 oder 8 1/4 U. Billette sind vorher Broadway 111 sowie in den größern Hotels zu haben (kl. Aufgeld), doch ist Vorausbestellung nur selten nötig. Gesellschaftsanzug ist nicht unbedingt erforderlich, aber in der Oper üblich. Damen behalten meist ihre Hüte auf, selbst in Begleitung von Herren im Gesellschaftsanzug.

Vergnügungsorte. *Madison Square Garden* (S. 36), ein mächtiges Viereck zwischen Madison und Fourth Avenues und 26th und 27th Str., mit einem Amphitheater (15000 Plätze) für Pferde- und Blumen-Ausstellungen, Circus-Vorstellungen u. dgl., Theater (s. oben), großem Konzert- und Ballsaal (1500 Pers.), Restaurant und offenem Garten auf dem Dach (4000 Pers.). Von dem 91m h. Turm prächtige *Aussicht auf New York (Aufzug; Eintr. 25 c., bis 10 U. Ab. geöffnet). — *Eden Musée*, 23rd Str., zwischen Fifth und Sixth Avenues; Wachsfiguren-Kabinett, mit guter Musik, Rauchzimmer etc., 11-11, So. 1-11 geöffnet; 50 c. — *Koster & Bial*, (deutsch), 115 W. 23rd Str., Biergarten mit Variété-Theater (Anf. 8 U. und 3mal wöch. um 2 U.); 25 und 50 c. — *Casino Garden*, auf dem Dach des Casino Theatre (s. oben), Biergarten mit Konzert (im Sommer); Eintr. für die Besucher des Theaters frei. — *Atlantic Garden* an der Bowery, von Deutschen viel besucht. — Die untergeordneten Lokale dieser Art, wie die sog. „*Dime Museums*“ sind nicht zu empfehlen und der Fremde möge sich auch vor den meisten „*Concert Saloons*“ hüten. — *Panorama des Niagara*, Ecke von Fourth Avenue und 19th Str.; geöffnet 10-11; 50 c.

Konzerte. In New York wird, vielleicht infolge des starken deutschen Elements in seiner Bevölkerung, klassische Musik mit großem Erfolge gepflegt und die New Yorker Konzerte wetteifern zum Teil mit den besten europäischen. Den ersten Rang behaupten die Konzerte der *Philharmonic Society* (1842 gegründet), die während der Season (Nov.-April) monatlich Sa. Ab. 8 U. in der Carnegie Music Hall (S. 38) stattfinden (Dirigent Anton Seidl); öffentliche Probe am Freit. vor dem Konzert um 2 U., zu billigern Preisen. Andere gute Konzerte werden im Winter in der Carnegie Music Hall von der *Symphony Society* und der *Oratorio Society* (beide unter Damrosch's Direktion) gegeben, gleichfalls mit öffentlichen Proben an den vorhergehenden Nachmittagen; dann von der *Metropolitan* und der *Rubinstein Society* (Carnegie Music Hall), dem *Arion* (in dem Klubhause in Park Avenue, S. 17 u. 36), dem *Beethoven Männerchor*, dem *Sängerbund*, dem *Mendelssohn Glee Club* (W. 40th Str.) etc. Diese Konzerte werden vorwiegend von Mitgliedern und Abonnenten besucht, doch wird meist eine beschränkte Zahl von Einzelbilletten abgegeben. Gute Konzerte mit klassischem Programm finden ferner Sa. Ab. 8 U. im *Lenox Museum*, Madison Avenue, Ecke 59th Str. ($ 1/2-1), sowie Sonnt. Ab. im *Amberg-Theater* (S. 15), dem *Casino* (S. 15), *Madison Square Garden* (S. 36) und zahlreichen andern deutschen Lokalen statt. Im Sommer spielt häufig Musik im *Central Park* (Sa. und So. Nm.), der *Battery*, *Tompkins Square* (S. 37) etc. Näheres in den Tageszeitungen.

Kunstausstellungen. *Metropolitan Museum*, s. S. 40; *Lenox Library*, s. S. 34; *New York Historical Society*, s. S. 37; *Jahresausstellung* in der *National Academy of Design* (S. 35) im Frühling und (weniger bedeutend) im Herbst; *Society of American Artists*, in der Society of Fine Arts, W. 57th Str., zwischen Seventh Avenue und Broadway (April); *Water Colour Society*, in der Academy of Design (Jan. oder Febr.); *American Art Association*, 6 E. 23rd Str. Andre Ausstellungen, zu wechselnden Zeiten, werden veranstaltet von der *Art Students' League*, der *Art Guild*, der *Society of Decorative Art*, dem *Salmagundi Club*, dem *Tile Club*, dem *Kit-Kat Club*, etc. Eintritt meist 25 c. Gute Sammlungen verkäuflicher Bilder sind auch bei den Kunsthändlern (S. 18) meist zu finden. — Zu den besten Privatsammlungen gehören die von *Mrs. W. H. Vanderbilt*, *Mr. G. H. Marquand*, *Mrs. Wm. Astor*, *Mr. Wm. Rockefeller*, *Mr. Ed. D. Adams*, *Mrs. August Belmont*, *Mr. H. O. Havemeyer*, *Mr. Wm. J. Evans*, *Mr. Ben. Altman*, *Mr. R. H. Halsted*, *Mr. Albert Spencer*, *Mr. James A. Garland*, *Mr. Cyrus J. Lawrence*, *Mr. Charles A. Dana* und *Mr. T. B. Clarke*. Fremde werden auf vorheriges schriftliches Ansuchen (mit Visitenkarte) in der Regel Zutritt erlangen.

Sport. Die Haupt-Pferderennen bei New York sind die der *Monmouth Park Association* in Monmouth Park, New Jersey (S. 201); des *New York Jockey Club* in Morris Park; des *Brooklyn Jockey Club* in Gravesend, zwischen Brooklyn und Coney Island, und des *Coney Island Jockey Club* in Sheepshead Bay. Jeder dieser Klubs hält zwei 14tägige Rennen zwischen Mitte Mai und Ende Sept. (s. die Tageszeitungen). Eintritt zur Rennbahn $ 1; Haupttribüne und Ringplatz 50 c. extra. — Trabrennen in Fleetwood Park (10 M.). Die berühmten Ställe des *Mr. Robert Bonner*, Eigentümers der Traber Maud S. und Junol, sind auf Ansuchen bei Mr. Bonner, 8 W. 56th Str., oder in der New York Ledger Office, 182 William Str., zugänglich. — Die hauptsächlichsten Yacht Klubs sind der *New York* (260 Yachten), *Seawanhaka*, *American* (Dampfyacht), *Atlantic*, *Harlem*, *Larchmont* etc.; zahlreiche Regatten werden im Hafen und Long Island Sound abgehalten. — Zum Rudern ist der Harlem River am besten geeignet, wo Boote zu 50 c. die Stunde zu haben sind. Zahlreiche Klubs befinden sich hier, einige auch am Hudson. — Canoe-Fahren wird um die ganze Manhattan-Insel herum betrieben. Der *New York Canoe Club* hat sein Hauptquartier in Tompkinsville, Staten Island (S. 48). — Wagenfahren *(Driving)*. Der Hauptort für Spazierfahrten ist im Central Park, wo an schönen Nachmittagen alle eleganten Equipagen von New York anzutreffen sind. Die berühmten „Schnelltraber“ von New York sind besonders in der Seventh Avenue n. vom Central Park und ihrer Fortsetzung jenseit des Harlem

River bis Fleetwood Park zu sehen, ein Schauspiel, das Pferdeliebhaber nicht versäumen sollten. Reiter benutzen vorzugsweise den Central und Riverside Park. Der *New York Riding Club* hat ein schönes Klubhaus mit Reitbahn in 58th Str. zwischen Fifth und Madison Avenues. — Baseball wird von Mai bis Nov. gespielt. Die hauptsächlichsten Wettkämpfe der Spieler vom Fach finden auf dem Spielplatz in Eighth Ave. und 157th Str. statt, am Endpunkt des Sixth Ave. Elevated R. R. Vgl. die Tagesanzeigen. — Cricket. Die größern Klubs sind der *Staten Island*, in Tompkinsville (S. 48); der *St. George*, in Hoboken; der *Berkeley Athletic Club*, in Morris Dock; und der *Manhattan*, in Prospect-Park. — Lawn Tennis. Die bedeutendsten Klubs sind der *New York* in 147th Str. und St. Nicholas Avenue, und der *Staten Island*, *St. George* und *Berkeley* (s. oben). Mit den meisten athletischen Klubs sind Tennis Courts verbunden, und hunderte von solchen finden sich im Central Park. — Radfahren *(Cycling)*. Zu den namhaftesten der vielen New Yorker Radfahrklubs gehören der *New York Bycicle Club*, der *Citizen's Club* und der *Ixion*. Fahrräder kann man im Central Park leihen. — Schlittschuhlaufen *(Skating)* wird auf den Seen im Central Park, Van Cortlandt Park (S. 47; am besten) und Prospect Park betrieben. — Turnen *(Athletics)*. *Deutscher Central-Turnverein*, mit 2500 Mitgliedern, 205 E. 67th Str., bei Third Ave.; *University Athletic Club*, 26th Str., Ecke von Sixth Avenue; *New York Athletic Club*, Ecke von Sixth Ave. und 55th Str., mit Turnplatz im Freien auf Travers Island, Long Island Sound; *Manhattan Athletic Club*, (S. 37), Ecke von Madison Ave. und 45th Str., mit Turnplatz in 155th Str.; *Staten Island Club*, s. oben; *Columbia College*, mit Turnplatz bei Williamsbridge; *Young Men's Christian Association*, mit Turnplatz in Mott Haven und Turnhallen in 23rd Str. (S. 35) und W. 125th Str.; *Berkeley Ladies' Athletic Association*, 44th Str., zwischen Fifth und Sixth Avenues. Im Herbst findet der große Fussball-Match der *League of Athletic Clubs* statt. Der Hauptkampf wird zwischen den Universitäten Yale und Princeton am letzten Do. im Nov. in New York oder Brooklyn ausgefochten.

Klubs. Die hauptsächlichsten Klubs (Eintritt für Fremde nur nach Einführung durch ein Mitglied) sind folgende: *Manhattan Club*, 96 Fifth Ave., s. S. 32; *Union League*, Fifth Ave., Ecke 39th Str., s. S. 32; *Union*, Fifth Ave., Ecke 21st Str. (1000 Mitgl., social); *University* Madison Sq., Ecke E. 26th Str., für Graduierte der Universitäten; *Century* (S. 32), 43rd Str. (litterarisch und artistisch; berühmte Meetings am ersten Sa. jedes Monats); *Metropolitan*, Fifth Ave., Ecke 60th Str. (im Bau); *Lotos* (S. 32), 149 Fifth Ave., dem Union gegenüber; *Knickerbocker*, Fifth Ave., Ecke 32nd Str. (300 Mitgl.; Sportsmänner und Jeunesse dorée); *Reform*, Fifth Ave., Ecke 27th Str. (zur Anbahnung politischer Reformen; 800 Mitgl.); *New York*, Fifth Ave., Ecke 35th Str.; *St. Nicholas*, Fifth Ave., Ecke 37th Str. (300 Mitgl., nur Angehörige alter New Yorker Familien); *Aldine Club*, 20 Lafayette Pl.; *Authors' Club*, 19 W. 24th Str.; *PressClub*, 120 Nassau Str.; *Players' Club*, 16 Gramercy Park, mit interessanten Bildern und Reliquien; *Calumet Club*, Fifth Ave., Ecke 29th Str.; *Cercle Français*, 26 W. 24th Str.; *Sorosis*, Frauenklub, Zusammenkunft monatlich bei Delmonico; *Ladies' New York Club*, 28 E. 22nd Str.; *Berkeley Club*, für Frauen; *Women's University Club*, Madison Ave.; *Women's Press Club*, 126 E. 23rd Str.

Deutsche Klubhäuser und Vereine. *Deutscher Verein*, 112 W. 59th Str., gegenüber dem Central Park; *Deutscher Press Club*, 6 Centre Str.; *Arion* (S. 36), Ecke 59th Str. u. Park Ave.; *Liederkranz*, 115 E. 58th Str., nahe Park Ave.; *Beethoven-Männerchor*, E. 5th Str., nahe Broadway; *Central-Turnverein* (s. oben), 205 E. 67th St.; nahe Third Ave.; *Harmonie* (israel.), 45 W. 42nd Str.; *Freundschaft* (israel.), Ecke 72nd Str. u. Park Ave. (S. 36); *Aschenbrödel* (Musiker), E. 86th Str.

Kaufläden. Bäder. Kirchen. Straßen. Bibliotheken. Zeitungen. Sammlungen.

Kaufläden *(Shops*, amerikanisch *Stores)*. New York besitzt zahlreiche große und reich ausgestattete Verkaufsmagazine, die denen der europäischen Hauptstädte in keiner Art nachstehen, doch sind die Preise durchweg er-

heblich höher. Die glänzendsten Läden sind in Broadway, von 8th bis 34th Str.; Fifth Ave., von 14th bis 42nd Str.; Twenty Third Str., zwischen Fifth und Sixth Ave.; und Sixth Ave., von 12th bis 23rd Str. (in den beiden letztern Straßen etwas billiger). Einen charakteristischen Zug bilden die großen „Dry Goods" Stores, großartige Modewarengeschäfte in der Art des Bon Marché in Paris, in denen man alles und jedes zur Ausstattung Nötige haben kann; z. B. *Arnold & Constable*, Broadway, Ecke 19th Str.; *Lord & Taylor*, 859 Broadway; *Altman*, 301 Sixth Ave.; *Hilton, Hughes & Co.*, Broadway, Ecke 6th Str.; *Macy*, Ecke von 14th Str. und Sixth Ave.; *Stern*, 32 W. 23rd Str.; *McCreery*, 801 Broadway, Ecke 11th Str.; *Daniell*, 761 Broadway; *O'Neill*, 321 Sixth Ave.; *Ridley*, 301 Grand Str.

Buchhändler. *Charles Scribner's Sons*, 743-745 Broadway, einer der größten Buchläden der Welt; *Brentano*, 124 Fifth Ave. u. 31 E. 17th Str.; *E. Steiger & Co.*, 25 Park Pl.; *S. Zickel*, 129 Duane Str.; *G. E. Stechert*, 810 Broadway; *B. Westermann & Co.*, 812 Broadway (diese vier deutsch); *Dodd, Mead & Co.*, 5 E. 19th Str.; *G. P. Putnam's Sons*, 27 W. 23rd Str.; *Rand, McNally & Co.*, 323 Brodway; *Dutton*, 31 W. 23rd Str.; *Christern*, 254 Fifth Ave. (ausländ. Bücher); *Methodist Book Concern*, 150 Fifth Ave. — Antiquare (Second-hand booksellers): *Leggatt*, Chambers Str.; *Clark*, 34 Park Pl.; *Bouton*, 8 W. 28th Str. — Kunsthändler: *Knoedler & Co.*, Fifth Ave. und 22nd Str.; *Schauß*, *Reichard*, *Avery*, *Boussod*, *Valadon & Co.*, *Cottier*, alle in Fifth Avenue (No. 204, 226, 368, 303, 144); *Wunderlich*, 818 Broadway; *Keppel*, 20 E. 16th Str.; *Taber*, 28 Bond Str.

Bankiers. *August Belmont & Co.*, 25 Nassau Str.; *Henry Bischoff & Co.*, 2 Tryon Road (Staatszeitung); *Knauth, Nachod & Kühne*, 5 S. William Str.; *J. & W. Seligman & Co.*, 21 Broad Str.; *Brown Brothers & Co.*, 59 Wall Str.; *J. Kennedy Tod & Co.*, 45 Wall Str.; *Drexel Morgan & Co.*, 23 Wall Str.; *Lazard Frères*, 10 Wall Str.; *Blair & Co.*, 33 Wall Str.; etc.

Deutsche Ärzte. *Dr. A. Jacobi*, 110 W. 34th Str.; *Dr. A. Caillé*, 185 Second Ave.; *Dr. A. Seibert*, 137 E. 19th Str.; *Dr. Hoefling*, 171 Rivington Str. (diese für innere Medizin); *Dr. F. Mundé*, 20 W. 45th Str.; *Dr. F Krug*, 13 E. 41st Str. (Frauenärzte); *Dr. Fr. Lange*, 691 Lexington Ave. (Chirurg): *Dr, Gleitsmann*, 46 E. 25th Str. (Hals u. Ohren); *Dr. Gruening*, 109 E. 23rd St. (Augen u. Ohren); *Dr. Knapp*, 46 E. 12th Str. (do.); *Dr. Chas. Dubois*, 30 W. 35th Str. (Zahnarzt).

Bäder. Warme und kalte Bäder erhält man in allen Hotels (25-75 c.) und in den großen Barbierläden (25 c.). Türkische und russische Bäder ($\$ 1/2$-$1 1/2$): *Britton*, 130 W. 41st Str., Ecke Broadway; *Hoffman House* (S. 7); *Windsor*, im Windsor Hotel (S. 7), 57 E. 46th Str.; *Capes & Ryan*, 48 Lafayette Place; *Ariston*, Ecke Broadway und 55th Str.; *Everard*, 28 W. 28th Str.; *Produce Exchange*, 8 Broadway; *Smith*, 7 E. 46th Str. — *Salzwasser-Schwimmbäder* an der Battery (25 c., warm 30 c.).

Kirchen. In New York giebt es insgesamt an 600 Kirchen, von denen ungefähr der siebente Teil römisch-katholisch ist. Der Gottesdienst in den protestantischen Kirchen beginnt meist um 10.30 oder 11 Vm. und 8 Nm. Die Samstagszeitungen bringen ein Verzeichnis der Prediger am Sonntag; ausführliche Auskunft in den Hotels, in der City Mission, Fourth Ave., Ecke 22nd Str.. Astor Place, oder der Young Men's Christian Association (S. 35). Die wichtigeren Kirchen der verschiedenen religiösen Gemeinschaften (Baptist, Congregationalist, Dutch Reformed, Friends oder Quäker, Lutheran, Methodist Episcopal, Presbyterian, Protestant Episcopal, Swedenborgian, Unitarian, Universalist Churches) sind im Text erwähnt.

Deutsche Protest. Kirchen. *St. Paulskirche*, 226 Sixth Ave, Ecke 15th Str. (Pastor Leo König); *St. Peterskirche*, 474 Lexington Ave., Ecke 46th Str. (Pastor Edw. F. Moldehnke); u. a.

Römisch-Katholische Kirchen. *St. Patrick's-Cathedral*, Fünfte Avenue (S. 33); *All Saints*, Madison Ave., Ecke 129th Str.; *St. Francis Xavier*, 36 W. 16th Str.; *St. Stephen's* (S. 38), 149 E. 28th Str.; *St. Paul the Apostle*, Ninth Ave., Ecke 59th Str.; *St. Gabriel*, 312 E. 37th Str.; *St. Agnes*, 143 E. 43rd Str.; *Sacred Heart*, 447 W. 51st Str.; *St. Joseph*, 59 Sixth Ave.

Synagogen. *Bethel*, Lexington Ave., Ecke 33rd Str.; *Shaaray Tefilla*, 127 W. 44st Str.; *Temple Emanu-El* (S. 32), Fifth Ave., Ecke 43rd Str.; etc.

Krankenhäuser. *Deutsches Hospital*, Park Ave., Ecke 77th Str. (165 Betten); *Deutsche Poliklinik*, 78 Seventh Str.; *Mount Sinai Hospital*, Ecke 66th Str. und Lexington Ave.; *Deutsches Dispensary*, 137 Second Ave.; *Italien. Hospital*, 320 E. 109th Str.; *Beth Israel Hospital* (israelit.), 196 E. Broadway; *Französ. Hospital*, 131 W. 14th Str.; *Hahnemann Hospital* (homöopath.), Fourth Ave., bei 67th Str.; das röm.-kath. *Hospital of St. Francis*, 603-611 5th Str. (barmherzige Schwestern, meist deutsch und irisch); *St. Vincent's* (röm.-kath.), 195 W. 11th Str. (irisch und franz.).

Die **New Yorker Feuerwehr** hat ihr Hauptquartier in 157 E. 67th Str. Sie besteht aus über 1000 Mann, mit 92 Dampfspritzen, steht unter der Leitung von drei Branddirektoren und hat jährlich 2500-3000 Feuersbrünste zu bewältigen; die Jahreskosten belaufen sich auf c. $2300000. Die technischen Leistungen und die Ausrüstung sind vorzüglich und der Besuch eines Spritzenhauses interessant. Die von den Feuerversicherungsgesellschaften unterhaltene *Insurance Patrol* unterstützt die Feuerwehr bei der Brandlöschung, beschäftigt sich daneben aber speciell mit der Rettung und Erhaltung der Mobilien.

Straßen. Oberhalb 13th Str. sind die Straßen von New York sehr regelmäßig angelegt und kreuzen sich rechtwinkelig, mit alleiniger Ausnahme der alten Hauptstraße Broadway, welche die Insel von SSO. nach NNW. in schräger Richtung durchschneidet. Die Straßen im untern Stadtteil sind meist nach Berühmtheiten aus der Kolonialzeit benannt. Weiter aufwärts sind die von O. nach W. quer durch die Insel laufenden mit den Zahlen 1 bis 225 bezeichnet; die von N. nach S. laufenden heißen Avenues mit den Nummern 1 bis 12. An der breitesten Stelle der Insel, ö. von First Avenue, kommen die kurzen Avenues A, B, C und D hinzu, sowie weiter aufwärts, zwischen Third und Fourth und zwischen Fourth und Fifth Avenues, noch Lexington Ave. und Madison Ave. Die Hausnummern der Avenues beginnen am S.-Ende und laufen nach N., die geraden auf der W.-, die ungeraden auf der O.-Seite. Auf zwanzig Häuserblöcke rechnet man ungefähr 1 M. Oberhalb 8th Str. sind die Querstraßen mit Rücksicht auf ihre Lage zur Fifth Avenue mit E. und W. bezeichnet; die Hausnummern beginnen an der Avenue und laufen nach O. oder W.; bei jeder mit einer Zahl oder einem Buchstaben bezeichneten Avenue beginnt ein neues Hundert. Die Avenues sind im Durchschnitt 30m breit, die Querstraßen 18-30m. Die Straßennamen sind meist an den Pfählen der Ecklaternen angegeben. Die Namen französischer oder anderer fremder Herkunft werden in der Aussprache gewöhnlich anglisiert (z. B. Desbrosses Str., spr. Dess-bross-es-Str.). Ein New Yorker fügt das Wort „Street" nach dem Namen der Straße selten bei und wird z. B. seine Wohnung angeben als „Corner of 5th Ave. and 57th"; ebenso ruft der Kondukteur des „Elevated" den Stationsnamen mit „Grand" oder „23rd".

Polizei. Die *Central Police Station* und *Office of the Commissioners of Police* ist in Mulberry Str. No. 300. Die städtische Polizei hat 36 Stationen und besteht aus c. 3650 Mann (Offiziere und Mannschaften). Die „Broadway-Squad" zeichnet sich durch ihr stattliches Äußere besonders aus.

Konsulate. *Deutsches Reich*, 2 Bowling Green; *Österreich-Ungarn*, 33 Broadway; *Schweiz*, 69 Beaver Str.; *Dänemark*, 69 Wall Str.; *Niederlande*, 19 William Str.; *Norwegen & Schweden*, 41 Broad Str.

Bibliotheken und Lesezimmer. *Astor Library*, s. S. 29 (9-4 oder 5); *Mercantile Library* (S. 29), nach Einführung durch ein Mitglied (8-9); *Lenox Library*, s. S. 34 (11-4); *Cooper Institute Reading Room* (S. 29), 8 Vm.-10 Ab. frei; *Apprentices' Library*, 18 E. 16th Str. (8-9); *Young Men's Christian Association's Reading Rooms*, 52 E. 23rd Str., 361 Madison Ave., 5 W. 125th Str., etc. (8-10, frei); *Young Women's Christian Association*, 7 E. 15th Str.; *New York Free Circulating Library*, 49 Bond Str., mit mehreren Filialen (9-9); *New York Society Library*, University Place, 1754 gegründet (70000 Bde.; 8-6, Lesesaal 8-10; nur für Mitglieder); *Historical Society* (S. 37), für Fremde nach Vorstellung durch ein Mitglied (9-6); *Harlem Library*, Ecke Third Ave. und 123rd Str. (15000 Bde.; 9-9, frei); *Aguilar Free Library*, 206 E. Broadway und 721 Lexington Ave.; *Mott Memorial*

Library (medizin.), 64 Madison Ave. (11-9); *New York Hospital Library*, 8 W. 16th Str. (medizin.); *Law Institute Library*, Post Office Rooms 116-122, vierter Stock (juristisch; 35000 Bde.; 9-5); *Bar Association Library*, 7 W. 29th Str. (juristisch, 8-12; für Mitglieder); *American Institute Library*, 115 W. 38th Str. (Landwirtschaft und Industrie; 9-6 oder 9-9); *Geographical Society*, 32 W. 28th Str. — Gute Bibliotheken befinden sich auch im *Columbia College* (S. 37), der *Universität von New York*, und in mehreren Klubs. Zu den wertvollsten **Privatbibliotheken** gehören die des verst. *Mr. S. J. Tilden*, 15 Gramercy Sq.; *Augustine Daly* (dramatisch); *W. L. Andrews; L. N. Lawson*; *T. J. McKee* (dramatisch); und *W. B. Isham*, 5 E. 61st Str.

Zeitungen. In New York erscheinen 56 Tagesblätter, c. 270 wöchentliche Zeitungen und Zeitschriften und 350 monatliche Reviews etc. Zu den Haupt-Morgenblättern gehören der *Herald* (3 c.; unabhängig), die *Times* (3 c.; unabhängig), die *Tribune* (3 c.; republikanisch), die *World* (2 c.; demokratisch), die *Sun* (2 c.; unabhängig), der *Recorder* (2 c.; unabhängig), die *Press* (1 c.; republ. u. schutzzöllnerisch), die *Deutsche Staatszeitung* (3 c.). Die hauptsächlichsten Abendzeitungen sind die *Evening Post* (3 c.; gutes unabhängiges und freihändlerisches Blatt), die Abendausgaben der *Sun* und *World* (je 1 c.), das *Telegram* (Abendausgabe des Herald, 1 c.) und die *Mail and Express* (2 c.; republikan.). Die meisten Tageszeitungen geben Samstagsnummern heraus (Wochenzeitungen; 5 c.). Zu den wichtigern Wochenpublikationen gehören die *Nation*, ein politisches und litterarisches Organ ersten Ranges; der *Critic*, Litteraturblatt; *Frank Leslie's*, *Harper's Weekly*, *Harper's Bazaar* (für Damen), die *Illustrated American* und andere illustrierte Zeitungen; *Life*, *Puck*, *Judge* und andere Witzblätter. Die gelesensten monatlichen Zeitschriften sind das *Century*, *Scribner's*, *Harper's*, das *Forum*, die *North American Review*, die *Popular Science Monthly* und der *Cosmopolitan*.

Litteratur. Zu den neuesten Büchern über New York gehören „Manhattan: Historic and Artistic' von *C. F. Ober* und *C. M. Westover* (1892; 50c.), der „Sun's Guide to New York' (25 c.), „A Week in New York", von *Ernest Ingersoll* (50 c.), und *Kobbe's* „New York and its Environs" ($ 1.25). — *King's* „Handbook of New York" (1892; illustr., $ 1) enthält eine Menge von Angaben jeder Art. Adressen findet man in *Trow's Directory*, das man in jedem Drug Store oder Hotelbureau nachschlagen kann.

Sammlungen und andere Sehenswürdigkeiten.

Assay Office, United States (S. 25), tägl. 10-2 (Sa. 12-2); frei.
City Hall (S. 27), tägl. 10-4; frei.
Custom House (S. 25), tägl. 10-2; frei.
Geological Museum in *Columbia College* (S. 37); tägl. 10-4, frei.
Bibliotheken: *Astor* (S. 29), tägl., frei; *Mercantile* (S. 29), tägl., frei; **Lenox* (S. 34), tägl. 10-5, frei (im Sommer geschlossen).
Madison Square Garden (S. 36), Einlaß zum Turm (*Aussicht) tägl. 10-10; 25 c.
**Metropolitan Museum of Art* (S. 40), tägl. von 10 bis Abend; Mo. u. Di. 25 c., sonst frei; am Di. und Do. auch Abends 8-10, sowie So. Nm.
**Natural History Museum* (S. 29), tägl., außer Mo., 9-5, Mi. u. Sa. auch 6-10 Ab. und So. Nm.; frei.
New York Historical Society (S. 37), tägl., nach Einführung durch ein Mitglied.
Gemälde-Galerieen, s. *Metropolitan Museum*, *Lenox Library* und *New York Historical Society*.
Produce Exchange (S. 24), tägl.; Besucher werden auf den Balkon zugelassen; Geschäftsstunden 9-4; frei.
**St. Patrick's Cathedral* (S. 33) den ganzen Tag; häufig Gottesdienst.
Stock Exchange (S. 25), Börsenstunden 10-3; Besucher werden auf die Galerie zugelassen; frei.
Sub-Treasury of the United States (S. 25) tägl. 10-3, frei (Gewölbe nach Einführung durch den Assistant Treasurer).
**Trinity Church* (S. 26), den ganzen Tag; So. Gottesdienst um 7.30, 10.30, 3.30 (Gesang) und 8; Wochentags 7.30, 9 und 3.
World Office (S. 27), Besuch der Kuppel gestattet (*Aussicht); frei.
Zoologischer Garten (S. 39), täglich; frei

Bei beschränkter Zeit: **Metropolitan Art Museum* (S. 40); **Natural History Museum* (S. 39); **St. Patrick's Cathedral* (S. 33); *Lenox Library* (S. 34); Spaziergang oder Fahrt im *Broadway* (S. 24) und *Fifth Avenue* (S. 31); *Aussicht von der *World Office* (S. 27), dem *Equitable-Gebäude* (S. 26), der *Statue der Freiheit* (S. 4) oder *Madison Square Garden* (S. 36); *Central Park* (S. 38); *Brooklyn-Brücke* (S. 28); **Riverside Drive* (S. 45); *High Bridge* (S. 46); *Washington Bridge* (S. 46); *Stock Exchange* (S. 25); **Trinity Church* (S. 26); *Tiffany* (S. 37) und *Vanderbilt Häuser* (S. 33); *Grace Church* (S. 30); **Hafen* (S. 22); *Ninth Avenue Elevated Railroad* bei *110th Str.* (S. 10). — Im Sommer sehr zu empfehlen eine Spazierfahrt in einem der *Starin Excursion Steamers*, die fast stündlich vom Ende von Cortlandt Str. abgehen und um die Battery herum, den East River hinauf, durch Hell Gate und Long Island Sound nach Glen Island (S. 62) fahren und ein gutes Bild der Gestaltung von Manhattan Island und des Lebens und Treibens im Hafen und auf den Flüssen bieten (Retourbillet 40 c.).

New York (die „Empire City"), die größte und reichste Stadt der Neuen Welt, als Handels- und Geldplatz unter allen Städten der Erde nur London nachstehend, liegt am obern Ende der *New York Bay*, 18 M. vom Atlantischen Meer, unter 40° 42′ 43″ N. Breite und 74′ 0′ 3″ W. Länge. Der Hauptteil der Stadt liegt auf der *Manhattan-Insel*, einer langen schmalen Landzunge, die w. vom *Hudson* oder *North River*, ö. vom *East River* (einem Arm des *Long Island Sound*) begrenzt und vom Festlande n. und n.ö. durch den schmalen *Harlem River* und *Spuyten Duyvil Creek* getrennt ist; doch umfaßt das Stadtgebiet jetzt auch einen Teil des Festlandes jenseit des Harlem River sowie mehrere kleine Inseln in New York Bay und im East River. Ihr Gesamt-Areal beträgt 42 Sq.-M., wovon 22 Sq.-M. auf Manhattan Island fallen; ihre größte Länge (von der Battery bis Jonkers) ist 16 M., die größte Breite (vom Hudson bis zur Mündung des Bronx) 4¼ M. Manhattan Island ist 13 M. lang und wechselt in der Breite von c. ¼-½ M. (an den Enden) bis 2½ M. (durchschnittliche Breite 1¾-2 M.). Die Insel besteht vorwiegend aus Gneis- und Kalksteinfelsen, die außer an der mit tiefen Alluvialschichten bedeckten S.-Seite umfangreiche Sprengungen nötig gemacht haben, um Raum für Häuser und Straßen zu gewinnen. Ungefähr von der Hälfte ihrer Länge von S. her fällt sie nach beiden Seiten von einem mittlern Rücken ab; am obern Ende steigt das Land vom Hudson steil zu einer Höhe von 42m (Washington Heights), um sich an der O.-Seite kaum weniger steil zu den Harlem Flats hinabzusenken. Die Einwohnerzahl betrug im J. 1890 nach der amtlichen Zählung 1 515 301 Seelen. Im J. 1699 hatte New York nur 6000 Einw., im J. 1776 gegen 22 000 (vgl. S. 23); bei der ersten Volkszählung in den Vereinigten Staaten (1790) hatte es 33 131; im J. 1800, 60 515; 1820, 123 706; 1840, 312 710; 1860, 813 669, und 1880 1 206 299. Mit Hinzunahme von Brooklyn (S. 49), Jersey City (S. 48) und den kleineren Vororten, die zusammen in Wirklichkeit eine einzige große Stadt an der New York Bay bilden, ergiebt sich eine Bevölkerungsziffer von ungefähr 3½ Millionen. Die Einwohnerschaft besteht aus sehr verschiedenartigen Elementen und umfaßt c. 400 000 Irländer, fast ebensoviel Deutsche, 25 000 Italiener und 10 000 Chinesen; wenn man die in New York gebornen Kinder ausländischer Eltern nicht

mitzählt, so bleiben höchstens 1/4 oder 1/5 der Einwohner als eingeborne Amerikaner übrig. Ein großer Bruchteil ist römisch-katholisch. Der Durchschnittssatz der jährlichen Todesfälle ist 25 vom 1000.

Der untere und ältere Teil der Stadt ist unregelmäßig angelegt und viele Straßen sind eng und krumm. Die alten Häuser haben indes fast sämtlich mächtigen Neubauten weichen müssen, die mit Offices (Geschäftsbureaux), Banken und Warenlagern vom Erdboden bis zum Dach besetzt sind. Dieser Teil der Stadt gehört ausschließlich dem Geschäft („business") und ist der Hauptsitz ihres gewaltigen kaufmännischen Unternehmungsgeistes und Reichtums. Oberhalb 13th Street ist New York sehr regelmäßig angelegt (über den Lauf der Straßen vgl. S. 19), doch haben die abschüssigen Ufer des Hudson am N.-Ende der Insel einige Abweichungen nötig gemacht. Fast die ganze Manhattan-Insel bis 155th Str. ist jetzt mit Straßen und Häusern bedeckt, während darüber hinaus und namentlich in dem „Annexed District" jenseit des Harlem noch weite Strecken unbebauten Terrains vorhanden sind. Die Namen mancher durch das Anwachsen der Stadt verschwundenen Dörfer haben sich in denen der heutigen Stadtbezirke erhalten (Manhattanville, Harlem, Washington Heights, Morrisonia etc.). Im Verhältnis zu seiner Größe ist New York etwas spärlich mit freien Plätzen bedacht, besitzt aber im Central Park (S. 38) einen herrlichen Erholungsort, während jenseit des Harlem große Flächen für öffentliche Anlagen reserviert wurden (vgl. S. 47). Die stattlichsten Straßen und Wohnhäuser liegen ziemlich in der Mitte der Insel, wo namentlich die Fünfte Avenue, Madison Avenue und die an sie anstoßenden Teile der Querstraßen zu den glänzendsten Quartieren gehören. Die Inseln im Hafen gehören der Verein. Staaten-Regierung, während die Inseln im East River mit städtischen Wohlthätigkeits-, Straf- und Besserungsanstalten bedeckt sind. New York ist mit Brooklyn durch eine großartige Hängebrücke (S. 28) verbunden; verschiedene Pläne zur Überbrückung oder Untertunnelung des Hudson gehen ihrer Verwirklichung entgegen. Mehrere Brücken führen über den Harlem.

Der ***Hafen** von New York (vgl. S. 4) hat ausreichende Größe und Tiefe für die größten Schiffe und ist einer der schönsten der Welt. Die *Upper Bay* oder der eigentliche Hafen, 8 M. lang und 4-5 M. breit, ist ganz vom Lande umschlossen und enthält mehrere Inseln. Sie ist durch die *Narrows* (S. 4) mit der *Lower New York Bay* verbunden, die gegen den Ocean durch eine von Sandy Hook in New Jersey (18 M. von der Battery) nach N. gegen Long Island streichende Barre geschützt ist. Die Barre hat mehrere Durchfahrten, die Schiffen bis zu 9m Tiefgang die Einfahrt gestatten (vgl. S. 3). An der Battery teilt sich der Hafen in zwei Arme: l. den *Hudson* oder *North River* und r. den *East River*. Der letztere ist thatsächlich ein Flutkanal, der New York Bay mit dem Long Island Sound verbindet. Die Manhattan-Insel, zwischen den beiden Flüssen,

hat eine Wasserfront von ungefähr 30 M., die ganz für Seeschiffe benutzbar ist, außer etwa 5 M. am Harlem River (S. 46). Auf der andern Seite des hier c. 1 M. breiten North River liegt der *Staat New Jersey*, mit den Städten Jersey City, Hoboken etc. (vgl. S. 48; Dampffähren s. S. 13). Ö. vom East River liegt *Long Island*, mit Brooklyn und Long Island City (S. 52). Die Schiffahrt ist im wesentlichen auf den North River unterhalb 23rd Str. und den East River unterhalb Grand Str. beschränkt. Der erstere enthält die Docks der transatlantischen Dampfer, deren einige auf der New Jersey Seite liegen. Der East River ist stets voll von Schiffen; ein großer Teil des in- und ausländischen Handels von New York wird hier erledigt. Beide Flüsse sind von Fährbooten belebt (S. 13). Über die Inseln, Hell Gate etc., s. S. 4, 47, 62.

Geschichte. Manhattan Island und die Mündung des Hudson sollen im J. 1524 von dem Florentiner Verrazzani besucht worden sein, aber die verbürgte Geschichte von New York beginnt erst mit der Forschungsreise *Henry Hudson's* 1609 (S. 129). Die erste dauernde Ansiedelung auf Manhattan Island war die der holländisch-westindischen Kompagnie im J. 1624, und der erste Gouverneur war *Peter Minuit*, ein Westfale, der die Insel von den Indianern um 60 fl. (etwa $25) kaufte. Das von ihm gegründete Städtchen wurde *Neu-Amsterdam* getauft und hatte im J. 1650 c. 1000 Einw. Die Bürger legten Farmen an, trieben Pelzhandel mit den Indianern und verschanzten sich durch Befestigungen, deren N.-Grenze mit dem heutigen Laufe von Wall Str. (S. 25) zusammenfällt. *Peter Stuyvesant*, der letzte der vier holländischen Gouverneure, trat 1647 sein Amt an. Im J. 1664 wurde die Stadt mitten im Frieden von den Engländern unter *Colonel Nicholls* besetzt und kam, obschon von den Holländern 1673 zurückerobert, durch den Friedensschluß zu Breda 1667 dauernd in englischen Besitz. Der erste englische Gouverneur war *Sir Edmund Andros*. Der Name der Stadt wurde in *New York* umgeändert zu Ehren des Herzogs von York, dem sein Bruder Karl II. die ganze Kolonie verliehen hatte. Zu den wichtigsten Begebenheiten in der englischen Kolonialzeit gehörten der Aufstand *Lessler's*, Führers der Volkspartei, im J. 1689-91, und der *Neger-Aufstand* 1741 (die farbigen Sklaven bildeten damals fast die Hälfte der Bevölkerung). Im J. 1765 traten die Abgeordneten von 9 unter den 13 Kolonialstaaten in New York zusammen, um gegen die Stempelakte zu protestieren und das Prinzip keiner Steuerzahlung ohne Volksvertretung aufzustellen; das erste Blut floß hier im J. 1770 (sechs Wochen vor dem Boston Massacre, S. 70) in einem Handgemenge mit den Soldaten, die den „Freiheitsmast" der „Söhne der Freiheit" zu entfernen versuchten. Zu dieser Zeit hatte New York ungefähr 22000 Einwohner (weniger als Boston oder Philadelphia) und erstreckte sich nach Ratzer's Karte von 1767 bis in die Nähe des jetzigen City Hall Park (S. 27). Die Stadt wurde 1776 von Washington besetzt, doch zogen sich nach den Schlachten von Long Island und Harlem Heights (S. 49 u. 46) die Amerikaner zurück und New York blieb 7 Jahre lang das britische Hauptquartier. Die britischen Truppen räumten die Stadt am 25. Nov. 1783. Von 1785 bis 1790 war New York Sitz der Bundesregierung und bis 1797 Bundeshauptstadt. Im Beginn des XIX. Jahrh. hatte die Stadt 60000 Einw.; seitdem wuchs sie mit Riesenschritten, namentlich seit nach dem Kriege von 1812, in dem New York durch die Blockade schwer zu leiden hatte, der Strom der Einwanderung mit Macht einsetzte. Im J. 1807 ging das erste Dampfboot den Hudson hinauf (S. 129), und im J. 1825 brachte die Eröffnung des Erie-Kanals (S. 168) dem Handel der Stadt mächtige Förderung. Die erste Eisenbahn (der Harlem Railway) wurde 1831 eröffnet, der Elevated Railroad 1868; die Gasbeleuchtung wurde 1825, elektrische Beleuchtung 1881 eingeführt. Im Bürgerkriege sandte New York 116000 Mann zu den föderierten Armeen, war aber 1863 der Schauplatz eines gegen die Aushebung gerichteten Aufstandes, der 1000 Opfer kostete. Mehrere Jahre lang hatte die Stadt unter den Umtrieben

des „*Tweed Ring*", der sich der städtischen Verwaltung bemächtigt hatte, zu leiden, bis im J. 1872 „Boss" Tweed und verschiedene seiner Spießgesellen der Unterschlagung öffentlicher Gelder überführt und gefangengesetzt wurden. Im Mai 1888 wurde New York von einem furchtbaren „Blizzard" (Wind- und Schneesturm) heimgesucht, der mehrere Tage lang jede Verbindung mit der Außenwelt abschnitt und enormen Schaden verursachte.

Handel und Industrie. Die Bedeutung New Yorks als Handelsplatz ergiebt sich aus der Thatsache, daß 60 Prozent des gesamten auswärtigen Handels der Verein. Staaten durch seinen Hafen gehen. Im J. 1891 betrug der Wert der ausländischen Ein- und Ausfuhr $ 907576550; 5112 Schiffe mit 6711020 Tons Last liefen in den Hafen ein und 4949 mit 6567796 Tons Last liefen aus. Der von der Einfuhr erhobene Zoll belief sich auf $ 122771867. Ungefähr 3/4 der Einwanderer in die Verein. Staaten landen in New York, im J. 1891 430884. Der Wert des Eigentums wurde 1890 auf $ 1785857338 geschätzt. Die Schuld der Stadt betrug Anfang 1892 $ 150334460. Auch die Fabrikthätigkeit von New York ist sehr ausgedehnt und mannigfaltig; der Wert der Fabrikate belief sich 1890 auf $ 788941028, zu deren Erzeugung 365000 Arbeiter thätig waren.

Die Südspitze der Insel, auf der New York liegt, ist von der **Battery** (Pl. A 3) eingenommen, einem c. 8 ha großen Garten mit stattlichen Bäumen und grünen Rasenflächen, der seinen Namen von dem ehemaligen, von den ersten holländischen Ansiedlern hier erbauten Fort erhalten hat und einen trefflichen Blick auf den Hafen bietet. Der große Rundbau an der W.-Seite ist *Castle Garden*, früher der Landeplatz und das erste Absteigequartier der Auswanderer (jetzt nach Ellis Island verlegt, S. 4), in der Folge eine Zeitlang Musikhalle, in der u. a. Jenny Lind 1840 ihre ersten Triumphe auf amerikanischem Boden feierte, jetzt Zeughaus der Naval Reserve, das demnächst vielleicht in ein Aquarium umgewandelt werden soll. Weiter ö. die zum Zollamt gehörige *United States Barge Office*, mit 30m h. Turm. Die Dampfer nach Bedloe's Island (S. 4) und Staten Island (S. 47) fahren von der Battery ab.

N. von der Battery stehen zwei große rote Gebäude: l. das *Washington Building* (S. 25), r. die **Produce Exchange** (Pl. A 3), ein mächtiger Granit- und Backsteinbau im ital. Renaissancestil (Baukosten $ 3000000). Der untere Stock enthält zahlreiche Offices von Banken, Eisenbahnen etc.; die große Halle im 1. Stock ist 67m lang, 43m breit und 18m hoch (Eintr. s. S. 20). Der 68m h. Turm bietet eine prachtvolle Aussicht über die Stadt und den Hafen. Über 20000 Personen benutzen täglich die Aufzüge (Elevators) in diesem Gebäude. — Der kleine Platz zwischen der Produktenbörse und dem Washington Building ist das Bowling Green, die Wiege von New York, einst von den Wohnhäusern hervorragender Bürger umgeben.

Die Häuser an der S.-Seite, meist Dampfboot-Agenturen, stehen an der Stelle des 1787 zerstörten *Fort Amsterdam* (S. 23), von dem die Battery (s. oben) ihren Namen hat (Denktafel an No. 4). Eine bleierne Statue Georgs III., die einst hier stand, wurde am Tage der Unabhängigkeitserklärung (4. Juli 1776) umgestürzt und zu Flintenkugeln umgeschmolzen. Die Gitter auf Bowling Green stammen aus der Zeit vor der Revolution.

***Broadway**, die beim Bowling Green beginnende Hauptstraße von New York, erstreckt sich von hier in einer Länge von 5 M. bis

zum Central Park, jenseit dessen sie als „*Boulevard*“ weitergeht. Der ganze Broadway bis hinauf zur 59th Str. ist der Schauplatz eines unermeßlichen Verkehrs, der seinen Höhepunkt während der Geschäftszeit im untern Teil der Straße erreicht. Dieser ist fast ganz von Großhandlungen, Versicherungsanstalten, Banken etc. eingenommen; weiter aufwärts folgen dann zahlreiche elegante Läden („stores“). Broadway ist nicht mehr wie im XVIII. Jahrh. die breiteste, wohl aber noch die wichtigste Straße von New York.

Das *Washington Building* (s. oben), Broadway No. 1 (l.), ist ein gewaltiges 10 Stock hohes Geschäftshaus mit Offices verschiedenster Art, von Cyrus W. Field, dem Urheber des ersten atlantischen Kabels erbaut (das Innere sehenswert; von den Fenstern der S.- und W.-Seite schöner Blick auf den Hafen). Andre hervorragende Geschäftshäuser im untern Broadway sind die großen *Welles* und *Standard Oil Co. Buildings* (r., No. 18 und 26) und *Aldrich Court* (l., No. 43-45), an der Stelle der ersten Wohnung weißer Männer auf Manhattan Island erbaut (Denktafel der Holland Society). Gegenüber das *Tower Building* (No. 50), 56m hoch bei nur 7,6m Breite. Weiter, Ecke von Exchange Place, die stattliche *Consolidated Stock and Petroleum Exchange*, wo jährlich viele Millionen Barrels Petroleum verkauft werden (Zutritt zur Galerie gestattet). Dann folgen l. *Trinity Church* (S. 26), r. *Wall Street.*

Wall Street, von Broadway r. abzweigend, ist die Haupt-Geldstraße von New York, „das große Nervencentrum des ganzen amerikanischen Geschäfts und der finanzielle Barometer des Landes“. Die Straße, welche der Befestigungslinie der holländischen Stadt entspricht (s. S. 23), ist ausschließlich von den Palästen großer Versicherungsanstalten und Bank-Institute eingefaßt. L., Ecke von Nassau Str., das **Schatzamt** (*United States Sub-Treasury*, Pl. A 3; Eintr. s. S. 20), mit Säulenfront von weißem Marmor; auf der Treppe ein großes Bronzestandbild *George Washington's* von J. Q. A. Ward (1883). Daneben die *United States Assay Office* (Eintr. s. S. 20), wo man dem Probieren und Affinieren des Goldes und Silbers zusehen kann. Gegenüber, Ecke von Broad Str., das *Drexel Building*, ein stattlicher Renaissancebau in weißem Marmor. Weiter, Ecke von William Str., das **Hauptzollamt** (*Custom House*, Pl. A 3), ein massiver Bau in dunkelm Granit, mit ionischem Säulenportikus. Das Innere (10-3 zugänglich) bildet eine mächtige Rotunde, gekrönt von einer von 8 gewaltigen Marmorsäulen getragenen Kuppel. — Wall Str. kreuzt weiterhin *Pearl Str.* (mit der *Cotton Exchange*), *Water Str.* und *Front Str.* und endet in *South Str.* bei der Fähre nach Montague Str., Brooklyn (S. 13).

In Broad Str., einer verkehrreichen Straße, die gegenüber dem Schatzamt von Wall Str. abzweigt, erhebt sich r. ***Stock Exchange** (Pl. A 3), die Fondsbörse, ein hoher Marmorbau mit Seiten-Eingängen in Wall Str. und New Str. Fremde werden auf die Galerie über dem Börsensaal zugelassen (Eingang Wall Str. 13); das Schauspiel, das die New Yorker Börse mit ihrem Tumult und ihrer oft wahnwitzigen Aufregung bietet, läßt ähnliche Scenen europäischer Börsen weit hinter sich (Börsenstunden 10-3). An einem Tage werden hier oft Eisenbahn- und andre Aktien im Betrage von $ 30000000 umgesetzt. Für einen Sitz in der New Yorker Stock Exchange wurden bis zu $ 36000 bezahlt. — Gegenüber der Börse neben dem Drexel Building steht *Mills Building*, ein ungeheures Geschäftshaus in rotem Backstein. Broad Str. endet in South Str. am East River, n. unweit der Battery.

Nassau Str., von Wall Str. der Broad Str. gegenüber nach N. laufend, enthält das prächtige Gebäude der 1843 gegründeten **Mutual Life Insurancee*

Co., einer der größten und besten Versicherungsgesellschaften (Wert der Versicherungen am 1. Febr. 1893 $ 750 000 000), das aber in der engen Straße nicht zur Geltung gelangt. In demselben befindet sich auch die New Yorker *Handelskammer*. — Die *New York Clearing Association*, Ecke von Pine und Nassau Str., erledigt täglich Geldgeschäfte im Durchschnittsbetrage von $ 115 000 000 oder jährlich von 35 000 Millionen Dollars.

An der W.-Seite von Broadway, Wall Str. gegenüber, steht *Trinity Church** (Pl. A 3), ein stattlicher gotischer Bau aus Braunstein, 1839-46 nach *R. M. Upjohn's* Plänen an der Stelle einer ältern Kirche von 1696 errichtet, mit 86m h. Turm (308 Stufen; oben prächtige Aussicht; zur Besteigung die Erlaubnis des Pastors erforderlich). Vorzügliches Glockenspiel. Die Kirche hat Grundbesitz im Werte von $ 1 000 000, mit einem Jahresertrage von $ 100 000, der zum Unterhalt mehrerer Filialkirchen und zu wohlthätigen Zwecken verwendet wird.

Das Innere (Eintr. s. S. 20), durch gemalte Glasfenster matt erleuchtet, bildet einen frappanten Gegensatz gegen das geräuschvolle Treiben im Broadway. Der *Altar („Astor Memorial Reredos“), zu W. B. Astors Gedächtnis errichtet, ist mit Marmor und Mosaiken reich geschmückt. Die Bronzethüren erinnern an John Jac. Astor. — Ein gotisches Denkmal in der NO.-Ecke des Kirchhofs erinnert an die amerikan. Patrioten, die während der Revolution in britischen Kerkern starben; daneben ein 1892 errichtetes Bronzestandbild des *Judge Watts*, Recorders (Syndikus) von New York zur britischen Zeit. An der S.-Seite das Grab *Alexander Hamilton's* (berühmten Staatsmanns und Mitbegründers der Union, † 1804). *Robert Fulton* († 1815), der Erbauer des ersten Dampfboots (S. 132), ruht in einem Gewölbe der Familie Livingston, südlich vom Chor.

Schräg gegenüber von Trinity Church steht das prachtvolle Haus der **Union Trust Co.* (No. 80). Weiter, zwischen Pine Str. und Cedar Str., der Palast der **Equitable Life Assurance Society*, angeblich das größte Gebäude in New York (1500 Bewohner). Diese Gesellschaft hat bis jetzt 200 000 Lebensversicherungs-Policen im Betrage von $ 700 000 000 ausgefertigt. Man versäume nicht, einen Blick in das Innere des mächtigen Gebäudes zu werfen. Das Dach, auf dem eine vom Staat unterhaltene Signaldienst-Station, bietet eine prachtvolle *Aussicht auf Stadt, Hafen, den North und East River, Brooklyn etc. (Elevator). — Mehrere andere großartige Gebäude, darunter der riesige Backsteinbau der *Western Union Telegraph Co.* (S. 14) und die hohe schmale Office der *Mail & Express* liegen l. am Wege von hier nach Fulton Str.

Fulton Street, eine der verkehrreichsten Straßen der Stadt, führt ö. zum *Fulton Market* (Fische, Austern etc.) und nach *Fulton Ferry* (Brooklyn); w. zum *Washington Market*, der wegen seiner reichen Auswahl von Obst, Gemüse und andern Lebensmitteln einen Besuch verdient. In *Dey Str.* (Pl. B 3) an der Ecke von Church Str. das neue, 13 Stock hohe *Havemeyer Building*.

An der SO.-Ecke von Fulton Str. der rote Backsteinbau der *Evening Post;* weiter, gleichfalls auf der r. Seite des Broadway, die *Park Bank* und die Office des *New York Herald* (S. 31). Gegenüber **St. Paul's Church** (Pl. B 3), die älteste Kirche in New York, 1756 erbaut, mit Fassade nach der W.-Seite (Eingang in Vesey Str.).

Der Kirchhof enthält einige interessante Grabdenkmäler (*Emmet*, der irische Patriot, s.ö. von der Kirche, u. a.); im ö. Vestibül (an Broadway)

ein Denkmal zur Erinnerung an General *Montgomery*, der 1775 bei Quebec fiel. Die viereckigen Kirchenstühle, in denen George Washington und Gouverneur Clinton dem Gottesdienst beiwohnten, im nördl. und südl. Seitenschiff, werden gezeigt, sind aber nicht mehr die alten.

Broadway erreicht nun das S.-Ende des *City Hall Park* (Pl. B 3), eines von ansehnlichen Gebäuden umgebenen Platzes an der Stelle der ehemal. „Commons" (Weideland). An der Ecke zwischen Broadway und *Park Row* (s. unten) erhebt sich die **Post Office**, ein gewaltiger Renaissancebau mit Mansardendach, 1876 vollendet. Die vier Fassaden sind je 88, 103, 40 und 97m lang. Gegen 2500 Postbeamte sind hier angestellt; die Zahl der jährlich abgehenden und ankommenden Briefe und andern Postsachen beläuft sich auf c. 1 200 000 000 Stück. — Hinter dem Postamt n. die ***City Hall**, mit den Amtsräumen für den Mayor (Bürgermeister) und andre städtische Behörden, ein gut proportionierter Bau im Renaissancestil, mit Säulenportikus, vorspringenden Seitenflügeln und kuppelförmigem Glockenturm, von *John McComb* 1803-12 aufgeführt. Die Rückseite besteht aus Quader-Sandstein, da man zur Zeit der Erbauung nicht glaubte, daß nördlich von hier jemals eine Person von irgend welcher Bedeutung wohnen würde.

Der *Governor's Room* (Fremden 10-4 zugänglich), für offizielle Empfänge, enthält die bei dem ersten U. S. Congress benutzten Stühle, den Sessel auf welchem Washington zum Präsidenten eingesetzt wurde, den Schreibtisch an dem er seine erste Botschaft an den Kongreß schrieb, Jeffersons Schreibtisch und andre Reliquien, Bildnisse von Lafayette, Hamilton und mehreren Gouverneuren von New York, und ein Standbild Jeffersons. In der *Council Chamber* ein großes Porträt Washingtons von Trumbull.

N. von City Hall steht das **Court House** (Pl. 5; B 3), ein 1861-67 erbauter Marmorpalast mit säulengeschmückter Hauptfassade nach Chambers Str. Das geschmackvoll dekorierte Innere enthält die *State Courts* (Gerichtshöfe) und verschiedene städtische Ämter. Der Bau hat infolge der skandalösen „Ring"-Betrügereien (S. 24) 12 Millionen Dollars gekostet. — Dem Court House gegenüber in Chambers Str. verschiedene *City Offices*. N. ö. von City Hall die *Register Office*.

Die SW.-Seite des City Hall Park begrenzt **Park Row** (Pl. B 1), mit den Palästen mehrerer großen Zeitungen, die zu den größten und imposantesten Gebäuden der Stadt gehören. Ein höchst solider und hervorragender Bau ist die **New York Times Office*, von G. B. Post, in hellfarbigem Stein mit Rundbogenfenstern, aber zu kleinem Eingang. Daran schließt sich n. das **Tribune Building*, ein riesiger Ziegelbau mit Hausteindetails und 86m h. Turm. Das **Pulitzer Building*, mit der *World Office*, ist das größte und höchste von allen; von der Kuppel (94m h.; Aufzug) genießt man eine prachtvolle *Aussicht über New York. Gegenüber, in Printing House Square, ein Bronzestandbild *Benjamin Franklin's* (des Schutzpatrons der amerikanischen Zeitungsschreiber) von Plassman, und vor dem Gebäude der Tribune ein sitzendes Bronzestandbild ihres berühmten Gründers *Horace Greeley*, von Ward (1872). Weiter an der Ecke

von Tryon Place der imposante Granitbau der *New Yorker Staats-Zeitung.*

Der jenseit dieses Punktes gelegene Teil von Park Row und die angrenzenden Straßen *Chatham Str.* und *Baxter Str.* (die „Bay") werden hauptsächlich von jüdischen Händlern mit alten Kleidern und andern Artikeln bewohnt. Park Row endet an Chatham Square, von wo die **Bowery,** ursprünglich so benannt nach den holländischen „Bauereien" oder Farmen in diesem Teil der Stadt, n. zur Third und Fourth Avenue führt (S. 37). Die Bowery ist jetzt voll von Trinklokalen, Austernbuden, Cafés chantants, kleinen Theatern, Trödelläden etc. und gewährt jederzeit ein höchst belebtes und unterhaltendes Schauspiel. Die Bewohner sind meist Deutsche und Polen. — **Five Points,** zwischen Park Row s.ö., Centre Str. w. und Grand Str. n., stand früher, und steht zum Teil noch im Rufe des schlimmsten Bezirks in New York, des Hauptquartiers der Rowdies, Diebe und Trunkenbolde, hat sich aber neuerdings durch Anlage neuer Straßen, den Abbruch vieler alten Tenement-Baracken und das Vordringen des Verkehrs wesentlich verbessert. Es hatte seinen Namen von den „Fünf Punkten", die durch die Kreuzung von Worth (früher Anthony), Baxter und Park Str. gebildet wurden; jetzt stehen hier die *Five Points Mission* und das *Five Points House of Industry* (Besuch gestattet). Die interessantesten Teile des Bezirks sind das italienische Viertel in *Mulberry Str.*, und *Chinatown* in *Mott Str.*, die mit ihren schwingenden Laternen und Fahnen ein originelles Bild bietet. Man besuche allenfalls das *Joss House*, No. 6, und den *Chinese Restaurant*, No. 18 Mott Str. Der Besuch der *Opiumkneipen* ist nur in Begleitung eines Detective anzuraten (vgl. S. 398). — In der von Park Row r. auslaufenden *Chambers Str.* steht das von der Children's Aid Society (S. 29) errichtete *Newsboys' Lodging House*, das in den letzten 40 Jahren c. 250000 Jungen Unterkunft gewährt hat. — Auf der W.-Seite von City Hall Park ist die Endstation des Third Avenue Elevated Railroad (S. 10) und der Aufgang zur *Brooklyn-Brücke.*

Die große *__East River Bridge__ (Pl. B 4), meist *Brooklyn Bridge* genannt, welche New York mit Brooklyn (S. 49) verbindet, ist die größte Hängebrücke der Welt und ein Wunderwerk der Ingenieurkunst. Sie endet in New York in Park Row, gegenüber dem City Hall Park, wo sie direkten Anschluß an den Elevated Railway hat (vergl. S. 10), in Brooklyn in Sands Str. Die Brücke hat Raum für zwei Bahngeleise, zwei Fahrstraßen und einen breiten erhöhten Fußweg in der Mitte. Sie wurde 1870 begonnen und 1883 für den Verkehr eröffnet; die Baukosten beliefen sich auf fast $15000000. Den Plan entwarf der deutsche Ingenieur *John A. Roebling*, nach dessen 1879 durch einen Unglücksfall herbeigeführten Tode sein Sohn *Washington Roebling* den Bau zu Ende führte. Die Brücke wurde 1875 vom Staat übernommen; der Zoll für Fuhrwerk ist 5 c.; Car-Tarif 3 c.; der Zoll für Fußgänger wurde 1891 aufgehoben.

Die Gesamtlänge der Brücke, einschließlich der Anfahrten, ist 1825m (1$^1/_8$ M.) und der Abstand zwischen den Pfeilern 487m (mittlere Spannweite der Forthbrücke 518m; Hängebrücke über die Donau in Budapest 380m, Menaibrücke 177m). Die Breite beträgt 26m, die Höhe über der Flut 41m. Die gigantischen steinernen Pfeiler erheben sich bis zu 82m über dem Hochwasserstande und sind auf Senkkästen fundamentiert, die an der Brooklyn-Seite 13,5m, an der New York-Seite 24m tief in das felsige Bett des Stromes versenkt sind. Die Brücke selbst besteht ganz aus Stahl und Eisen und ist an die Turmpfeiler mittels vier 16zölliger Stahldrahtseile angehängt, die an jedem Ende mit 26000 kbm soliden Mauerwerks verankert sind. Die vier Seile enthalten 14300 M. (23000km) Draht und ihr Gewicht beträgt c. 3600 Tons. Über 40000000 Personen kreuzen die Brücke jährlich, davon $^9/_{10}$ in Cable-Trains. Die größte Zahl von Passagieren, die jemals von den Zügen an

einem Tage befördert wurde, betrug 159259 (30. April 1889). Die *Aussicht von der erhöhten Promenade in der Mitte der Brücke sollte kein Besucher von New York versäumen: im N. der East River, mit seinem großartigen Schiffsverkehr; im S. der Hafen, mit der Statue der Freiheit (S. 4) in der Ferne; im W. New York; r. Brooklyn. Grandios ist die Aussicht bei Nacht.

Der Teil von Broadway oberhalb des City Hall Park enthält zahlreiche Eisenbahn- und Scalpers' (Billethändler) Offices (vergl. S. XXIII) und Großhandlungen von „Dry Goods" (Kleiderstoffen). An der Ecke von Chambers Str., r., ein großer Marmorbau, ursprünglich von der Riesenfirma *A. T. Stewart & Co.* (vgl. S. 30) errichtet, jetzt von Geschäftsbureaux eingenommen. L. die *Chemical National Bank*, die, mit einem Kapital von nur $ 300 000, Depots im Betrage von $ 25 000 000 verwaltet. Broadway No. 343 (Ecke von Leonard Str.) r. die *New York Life Insurance Office*.

Zwei Häuserblöcke r. (ö.) von hier, zwischen Elm Str. und Centre Str. sind die *__Tombs__ (Pl. C 3; Einlaß mit Erlaubnis der Commissioners of Public Charities, 66 Third Ave.), das Stadtgefängnis von New York, das zugleich einen Police Court und Court of Special Sessions enthält, ein schwerfälliger Granitbau im ägyptischen Stil, mit dem Haupteingang in Centre Str. Hier fand 1890 die erste Hinrichtung durch Elektrizität statt. In der Nähe ein großer kürzlich vollendeter Neubau für die *Criminal Courts*.

Weiter aufwärts in Broadway herrschen die Warenlager der Kleider- und Pelzhändler vor. Die wichtigeren Querstraßen sind *Canal Street* (einst ein die Insel durchquerender Wassergraben), *Grand Street* und *Houston Street*. Broadway zwischen Bond Str. und Grace Church ist das Hauptquartier der Buchhändler, die auch in den anstoßenden Straßen zahlreich zu finden sind.

R., gegenüber von Broadway No. 345, der weite **Astor Place** mit dem stattlichen Neubau der *Mercantile Library*, an der Stelle des alten Opernhauses 1891 vollendet. Die Bibliothek, mit schönem Lesesaal, hat 220 000 Bände. — An dem von Astor Pl. südl. auslaufenden *Lafayette Place* die ***Astor Library** (Pl. D 3), ein großer roter Flügelbau, und das *St. Joseph's Home* für verlassene Kinder. Astor Library, mit c. 280 000 Bänden, wurde im J. 1848 von John Jacob Astor gegründet und in der Folge von seinen Söhnen und Enkeln reich bedacht (Gesamtbetrag der Stiftungen $ 1 700 000). Sie besitzt die erste, zweite und vierte Folioausgabe von Shakspeare (1623, 1632, 1685) und viele kostbare Autographen, Handschriften und Inkunabeln. Die von J. J. Astor der Bibliothek vermachte Gemäldegalerie enthält zwei Meissoniers und andre gute französische Bilder. Gegen 70 000 Leser benutzen jährlich die Bibliothek. — In der Nähe an Astor Place der *Aldine Club* (S. 17) und die berühmte *De Vinne Press*, die wohl die vollendetsten Kunstdrucke in Amerika hervorbringt.

An der Vereinigung von Astor Place und Third Avenue steht das **Cooper Institute** oder **Union** (Pl. D 3), ein stattliches Braunstein-Gebäude, 1857 von Peter Cooper (S. 51) mit einem Aufwand von fast $ 1 000 000 gegründet und ausgestattet. Es enthält eine öffentliche Bibliothek mit schönem Lesesaal, Freischulen für Wissenschaften und Künste (von 3500 Studierenden besucht) und einen großen Saal für Vorlesungen. Die Bibliothek wird täglich von c. 2000 Lesern benutzt. Die Samstagabend-Vorlesungen werden von Scharen von Zuhörern besucht. — Gegenüber der Cooper Union das **Bible House**, der Sitz der *amerikan. Bibelgesellschaft*, die über 55 000 000 Bibeln und Neue Testamente in mehr als 80 verschiedenen Sprachen und Dialekten gedruckt und verteilt hat. — No. 24 St. Mark's Place (8th Str.), zwischen Second und Third Avenues, die **Children's Aid Society**, eine der hervorragendsten wohlthätigen Anstalten in

New York, 1853 von ihrem verstorbenen Sekretär *C. Loring Brace* gegründet († 1890). Die Gesellschaft hat bis jetzt 21 Handwerkerschulen, 6 Logierhäuser, 12 Nachtschulen und 2 öffentliche Lesezimmer in verschiedenen Teilen der Stadt errichtet und besitzt vier Sommerheime für Kinder.

Jenseit Astor Place am Broadway r. der große Geschäftspalast von *Hilton, Hughes & Co.*, Nachfolger von Denning & Co. (ehemals Stewart, S. 29). Dann biegt die Straße nach links ein. An der Biegung steht r. ***Grace Church** (Pl. E 3), mit dem anstoßenden Pfarrhause, der Kapelle und dem Kirchhof vielleicht die anziehendste Gruppe kirchlicher Gebäude in New York. Die Kirche, aus weißem Sandstein, mit leichtem und zierlichem Turm, wurde nach Plänen von *James Renwick jr.* 1843-46 erbaut. Das Innere (9-5 geöffnet) hat schöne Verhältnisse und gute Glasgemälde. — Bei 14th Str. erreicht Broadway den mit Parkanlagen, Statuen und einer mächtigen Fontäne geschmückten ***Union Square** (Pl. E 3). An der W.-Seite, Ecke von 15th Str., der glänzende Juwelierladen von *Tiffany* (Eintritt auch Nichtkäufern gestattet). An der SO.-Ecke ein gutes *Reiterstandbild Washington's* von H. K. Browne; in der Mitte der S.-Seite ein Bronzestandbild *Lafayette's* von Bartholdi, und an der SW.-Ecke ein Standbild *Lincoln's* († 1865), von Browne. Die S.-Seite von Union Sq. zwischen Broadway und Fourth Avenue heißt scherzweise der „Rialto“ oder „Slave Market“, da hier die Engagement suchenden Schauspieler sich zu versammeln pflegen.

Fourteenth Street, die den Broadway bei Union Sq. schneidet, enthält einige der glänzendsten Kaufläden, z. B. *Macy's*, an der Ecke der Sixth Ave., ein großes Etablissement in der Art des Bon Marché in Paris. Ö. von Union Sq., an der N.-Seite der Straße, stehen *Steinway Hall* (nicht mehr für Konzerte benutzt), die *Academy of Music* (Pl. E 3; S. 14) und Tammany Hall (Pl. E 3), der Sitz der *Tammany Society*, die 1787 zu wohlthätigen Zwecken gegründet wurde, aber sich bald zu einem politischen (demokratischen) Klub gestaltete und jetzt der Mittelpunkt der mächtigen Partei ist, welche einst die Stadt beherrschte und aussaugte. Der Name stammt von Tamenund, einem berühmten indianischen Seher (vgl. Cooper's Letzten Mohikaner), und die Führer der Partei legen sich die indianischen Titel „Sachem“ etc. bei.

Zwischen Union Sq. und Madison Sq. (s. unten) erreicht Broadway seinen Höhepunkt und bietet mit seinen glänzenden, von der eleganten Welt stets überfüllten „Stores“ (Möbel, Modewaren etc.) ein großartiges Bild New Yorker Straßenlebens. Bei 23rd Str. kreuzt er die Fünfte Avenue (S. 32) und führt an der W.-Seite des ***Madison Square** entlang, eines schönen Platzes mit Anlagen, einer **Bronzestatue des Admirals Farragut* (1801-70) von St. Gaudens (NW.-Ecke; auch der Sockel sehr schön), einem Obelisk zum Gedächtnis des *General Worth* (1794-1849; W.-Seite) und einem *Standbilde William H. Seward's* (1801-72) von Randolph Rogers (SW.-Ecke). An der W.-Seite das *Fifth Avenue Hotel* und das *Hoffman House* (S. 7), zwei der ersten Hotels der Stadt, und an der Ecke von 26th Str. *Delmonico's Restaurant* (S. 8), gegenüber dem *Brunswick Hotel* (S. 7). An der O.-Seite des Square die *Madison Square Presbyterian Church*, daneben das *Metropolitan Insurance*

Building; weiter n.ö. zwischen Madison Ave. und Fourth Ave. der *Madison Square Garden* (S. 36).

TWENTY-THIRD STREET, w. von Broadway, ist wie 14th Str. eine Hauptstraße für das Ladengeschäft und von Käufern stets belebt. Zu den hervorragendsten Kaufläden hier gehört der große und elegante „Dry Goods" Store von *Stern* (No. 32). An der Ecke von Sixth Avenue der großartige *Masonic Temple* (Freimaurerloge, Pl. F 2) mit 47m h. Kuppel und Sitzplätzen für 1200 Personen. Zwischen Seventh und Eighth Avenues das hohe *Chelsea Apartment House*, und an der Ecke von Eighth Ave. das *Grand Opera House* (S. 14). Ö. von Madison Sq. führt 23rd Str. zwischen der *School of Design* und der *Young Men's Christian Association* (S. 35) hindurch, hinab zum East River.

Zwischen Madison Sq. und 42nd Str. führt Broadway in rascher Folge an zahlreichen Theatern vorbei (S. 14); auch eine Reihe großer Hotels finden sich hier. An der Ecke von 32nd Str. die stattliche *Union Dime Savings Bank.* Bei 33rd Str. kreuzt Broadway die Sixth Avenue und führt unter dem Elevated Railroad hindurch. R., an der Ecke von 34th Str., das *Congregational Tabernacle.* An der Ecke von 35th Str. der Neubau des *New York Herald* (S. 26). Das 1892 abgebrannte *Metropolitan Opera House* (Pl. G 2) stand zwischen 39th und 40th Str. Jenseit 42nd Str. verliert Broadway an Interesse; nach seinem Ende zu ist er von großen Miethäusern (den „French Flats") eingefaßt. No. 1644 (r.) die *American Horse Exchange*, das Tattersall's von New York. Bei 59th Str. erreicht Broadway die SW.-Ecke des Central Park, kreuzt die Achte Avenue und läuft von hier in n.w. Richtung weiter unter dem Namen **Boulevard,** den er wegen seiner Breite und Baumreihen mit Recht trägt. Auf dem freien Platz an der Kreuzung der Achten Avenue erhebt sich das **Columbus-Denkmal** (Pl. I 2) von *Gaetano Russo*, von den Italienern in Amerika der Stadt New York geschenkt und am 12. Okt. 1892 enthüllt, eine Rostralsäule mit dem Marmorstandbilde des Columbus (Gesamthöhe 23,5 m).

***Fifth Avenue,** die vornehmste, von der Geldaristokratie bevorzugte Straße New Yorks, beginnt beim *Washington Square* (s. unten), n. von W. 4th Str. und etwas w. von Broadway, und erstreckt sich in n. Richtung 6 M. weit bis zum Harlem River (S. 46). Der untere Teil der Straße ist jetzt meist mit Kaufläden, Offices und Hotels besetzt, aber von 42nd Str. an besteht sie aus einer Reihenfolge schöner und stattlicher Privathäuser und bietet ein unerreichtes Bild des Reichtums und Komforts. Von Tramway und Elevated Railroad ist die Avenue bis jetzt verschont geblieben, wird aber von einer Omnibus („Stages")-Linie befahren. Die Straße ist breit und gut gepflastert; die Häuser sind meist im gleichen Stil aus braunem Sandstein gebaut, was ihr ein etwas einförmiges Ansehen giebt. Nachmittags ist die Fünfte Avenue von Wagen und Reitern auf ihrem Wege zum und vom Central Park stets belebt (S. 38); das glänzendste Bild gewährt sie vielleicht während der „Season" an einem schönen Sonntagmorgen, wenn die Kirchen sich entleeren.

Washington Square (Pl. D 3), ein schöner Platz mit prächtigen

Bäumen, ist mit einer *Bronzestatue Garibaldi's* (1807-82) von Turini geschmückt (1888). An der O.-Seite die Universität der Stadt New York (P. D 3), im gotischen Stil 1832-35 erbaut (800-1000 Studenten), mit großer Kapelle; daneben eine *Baptistenkirche* mit zwei spätgot. Türmen. An der S.-Seite die *Judson Memorial Buildings*, mit Kirche; an der N.-Seite eine Reihe gediegener Wohnhäuser ältern Stils. Der *Washington Centennial Memorial Arch*, von Stanford White, überspannt den Anfang der Fünften Avenue. — *University Place* verbindet Washington Sq. n.ö. mit Union Sq. (S. 30).

N. von Washington Sq. führt die Fünfte Avenue an einer Anzahl stattlicher Wohnhäuser ältern Stils und dem *Brevoort House* (S. 6; S.-Ecke von 8th Str.) vorbei. Bei 10th Str. die protestant.-bischöfl. *Church of the Ascension*, mit guten Glasgemälden und schönem Altarbild von La Farge, und bei 12th Str. die *First Presbyterian Church*, beide in braunem Sandstein, mit viereckigen Türmen. Bei der Kreuzung der belebten 14th Str. (S. 30) öffnet sich r. ein Blick auf Union Square (S. 30). Bei 16th Str. das große *Judge Building*.

In 15th Str., etwas w. von Fifth Avenue, das umfangreiche *New York Hospital* (Pl. E 3); in 16th Str., aber bis zur 15th Str. zurückreichend, die reich dekorierte *Kirche des h. Franz Xaver* (Pl. E 2), mit dem Jesuitenkolleg (500 Zöglinge).

An der l. Ecke von 18th Str. liegt *Chickering Hall* (Pl. E 3), bekannt durch die Sonntagsvorträge des Dr. Felix Adler. Bei 20th Str. (l.) das *Methodist Book Concern*, ein Buchladen größten Stils; bei 21st Str. l. der *Union Club*, r. der *Lotos Club* (s. unten). Bei 23rd Str. kreuzt die Avenue den Broadway und führt an Madison Sq. entlang (S. 30). An der Ecke von 29th Str. die *Dutch Reformed Collegiate Church* und der *Calumet Club* (No. 267) und in 29th Str., etwas ö., die seltsame *Church of the Transfiguration* („the Little Church round the Corner"; Pl. F 3). Weiter, an der Ecke von 32nd Str., r. der *Knickerbocker Club;* dann an der Ecke von 34th Str. ein großer Palast aus weißem Marmor, von Mr. A. T. Stewart mit einem Aufwande von $3000000 erbaut, jetzt Sitz des **Manhattan Club** (S. 17), des großen demokratischen Klubs von New York (1000 Mitglieder). Bei 35th Str. der Neubau des *Lotos Club* (s. oben). Der **Union League Club** (S. 17), der leitende republikanische Klub (1500 Mitglieder), hat sein stattliches und glänzend eingerichtetes Klubhaus an der Ecke von 39th Str. Zwischen 40th und 42nd Str. ist l. das Reservoir des *Croton Aqueduct* (S. 47), dessen Wasser jetzt nur noch bei Feuersbrünsten benutzt wird. Unweit ö., in 42nd Str., das *Grand Central Depot* (S. 35). An der SO.-Ecke von 42nd Str. die geschmackvolle *Columbia Bank.* Der ***Temple Emanu-El**, die Hauptsynagoge von New York, an der Ecke von 43rd Str., ist ein schöner Bau im maurischen Stil, mit reich ausgestattetem Innern.

In *W. 43rd Str.*, zwischen Fifth und Sixth Avenue, ziehen drei stattliche 1891-92 vollendete Neubauten die Blicke an: r. (n.) der neue *Century Club* (S. 32), im Renaissancestil, mit Loggia im zweiten Stock und reichem Fenstergitterwerk; daneben die *New York Academy of Medicine* (Pl. G 3), mit rotbrauner Fassade, in halbägyptischem Stil; und der *Racquet Club.*

An der Ecke von 45th Str. die *Church of the Divine Paternity* und zwischen 45th und 46th Str. (r.) die reichgeschmückte *Church of the Heavenly Rest.* Das große *Windsor Hotel* (S. 7) nimmt r. den Block zwischen 46th und 47th Str. ein. An der Ecke von 48th Str. die schöne *Dutch Reformed Church* im got. Stil des XIV. Jahrh., mit 82m hohem Turm.

Zwischen 50th und 51st Str. erhebt sich r. die röm.-kathol. ***St. Patrick's Kathedrale** (Pl. H 3), 1850-79 nach *James Renwick's* Plänen im got. Stil des XIV. Jahrh. ganz aus weißem Marmor erbaut, die größte und schönste Kirche der Neuen Welt. Sie ist 122m lang, 38m (im Querschiff 55m) br. und 34m hoch; die zwei stattlichen Türme erreichen eine Höhe von über 100m. Die Baukosten betrugen $2 000 000, doch sind noch weitere $500 000 zur Vollendung erforderlich.

Das INNERE, mit Sitzplätzen für 2500 Personen, erscheint im Verhältnis zur Höhe etwas zu kurz, ist aber imposant und würdevoll, mit guten neuen Glasgemälden. Mächtige 10m h. Marmorsäulen tragen die Decke. Altäre und übrige Einrichtung der Kirche sind sehr reich. — Neben der Kathedrale die beiden großen kathol. *Waisenhäuser* (S. 37).

Gegenüber, l., stehen die Häuser der *Mrs. W. H. Vanderbilt* und ihrer Töchter, zwei übereinstimmende, durch einen Gang verbundene Gebäude in Braunstein, mit reichen Skulpturbändern und Wandfüllungen, von einem kunstreichen Eisengitter umgeben. Das darauf folgende Palais in Indiana-Stein, an der Ecke von 52nd Str., in noch reicherm und effektvollerem Stil von R. M. Hunt erbaut, ist der Sitz des *Mr. W. K. Vanderbilt.* Es gleicht einem französischen Schloß der Spätrenaissance (XV.-XVI. Jahrh.); die Skulpturen an der Eingangsthür und dem Fenster darüber sind den schönsten Arbeiten in europäischen Kirchen ebenbürtig. An der NW.-Ecke von 57th Str. das Palais des *Mr. Cornelius Vanderbilt*, von George B. Post, ein roter Ziegelbau mit grauer Verkleidung, im franz. Châteaustil des XVI.-XVII. Jahrh., mit großem neuen Ballsaal.

St. Thomas's Church (Pl. H 3), bei 53rd Str., ist im Innern von La Farge geschmackvoll dekoriert; Altaraufsatz von St. Gaudens. L. zwischen 54th und 55th Str. **St. Luke's Hospital*, ein schöner Bau mit zwei niedrigen Glockentürmen. Die große *Fifth Avenue Presbyterian Church* (Dr. Hall), an der Ecke von 55th Str. (Pl. H 3), hat einen der höchsten Türme der Stadt. Bei 59th Str., wo die Fünfte Avenue den Central Park erreicht, stehen drei großartige neue Hotels (s. S. 7): *Plaza* (l.), *Savoy* (r.) und *New Netherlands* (r.).

In *59th Str.*, dem Central Park gegenüber, das *De la Salle Institute*, das neue *Klubhaus des Deutschen Vereins* (S. 17) und die stattlichen *Navarro Apartment Houses* (nach den wichtigsten Städten Spaniens benannt).

Zwischen 59th Str. und 110th Str. führt die Fünfte Avenue an der O.-Seite des Central Park entlang und ist hier nur auf einer Seite mit Gebäuden besetzt, die sich vielfach durch Pracht und Eleganz auszeichnen. Zu nennen sind u. a. der neue *Metropolitan Club* (im Bau) an der Ecke von 60th Str.; der *Progress Club*, an der Ecke

von 63rd Str.; das *Havemeyer House*, Ecke von 66th Str.; die *Synagoge*, Ecke von 76th Str., und das *Brokaw House*, Ecke von 79th Str.

Zwischen 70th und 71st Str. erhebt sich die ***Lenox Library** (Pl. I K 3), von *Mr. James Lenox* (1800-1880) erbaut und ausgestattet. Das Gebäude, 1870-77 aus hellfarbigem Kalkstein aufgeführt, hat eine Frontlänge von über 60m, mit vortretenden Flügeln. Eintr. s. S. 20; Katalog der Bilder und Skulpturen 15 c.

Die eigentliche **Bibliothek** (c. 65000 Bde.), im südl. Teil des Erdgeschosses, ist namentlich reich an alten amerikanischen Drucken, musikalischen Werken (von Mr. J. W. Drexel geschenkt) und Schriften über Shakspeare und die Bibel. Benutzung frei.

Die *North Hall* (Erdgeschoß links) enthält eine reiche Sammlung **seltner Bücher und Handschriften**, meist unter Glas ausgestellt. Zu den Hauptschätzen gehören die *Mazarinsche Bibel* (Gutenberg u. Fust, c. 1455; das erste mit beweglichen Lettern gedruckte Buch); eine lateinische Foliobibel mit Randbemerkungen von Melanchthons Hand; *Coverdale's Bible* (1535); *Tindale's New Testament* (1536); *Eliot's Indian Bible;* die ersten Ausgaben von *The Pilgrim's Progress*, *The Complete Angler*, *Paradise Lost*, *Comus* und *Lycidas;* zwei Exemplare der ersten Folio-Ausgabe von *Shakspeare*, sowie die zweite, dritte und vierte Folio-Ausg.; die *Biblia Pauperum* (c. 1430) und andere „block books" (mit Holzplatten gedruckte Bücher); das *Recuyell of the Histories of Troye* (Caxton, c. 1475; das erste gedruckte Buch in englischer Sprache); das *Bay Psalm Book*, das erste in den Verein. Staaten gedr. Buch (Cambridge, 1640); die *Doctrina Christiana*, um 1544 in Mexiko gedruckt; eine prachtvolle Pergamenthandschrift der Evangelien, mit Miniaturen von *Giulio Clovio;* dann zahlreiche auf die Entdeckung von Amerika bezügliche Bücher, Handschriften und Karten. In einem Alkoven *Porzellangemälde*, *Mosaiken*, *Emaillen* etc.

Die **Gemälde-Galerie**, im 1. Stock, umfaßt Werke von *Andrea del Sarto*, *F. E. Church*, *A. Bierstadt*, *Sir David Wilkie*, *John Constable*, *Sir Henry Raeburn*, *Munkacsy*, *Sir Joshua Reynolds*, *Verboeckhoven*, *Gilbert Stuart*, *Sir E. Landseer*, *Horace Vernet*, *Copley*, *Gainsborough*, *Turner*, *E. Zamacois* u. a.

Unter den **Skulpturen** befinden sich Werke von *Hiram Powers* (No. 3), *Gibson* (2), *Sir John Steel* (7, 10) und *Barrias*. Im Vestibül vier altrömische Büsten.

Die ***Stuart Collections**, von *Mrs. Robert Stuart* († 1892) nebst einem Kapital von $ 300000 der Bibliothek vermacht, füllen eine über dem N.-Flügel besonders dafür erbaute Galerie. Sie bestehen aus einer Bibliothek von 10000 Bdn. und 240 modernen Bildern, von *Gérôme*, *Corot*, *Rosa Bonheur*, *Troyon*, *Meissonier*, *Detaille*, *Bouguereau*, *Vibert*, *Ximenez*, *Alvarez Diaz*, *Munkacsy*, *Brozik*, *Clays*, *Koekkoek*, *Verboeckhoven*, *Knaus*, *Meyer von Bremen*, *Cropsey*, *Brighton*, *Kensett*, *Church*, *Cole*, *Juness*, *J. A. Walter* u. a.

Im Central Park, dicht bei der Fünften Avenue in 82nd Str., das *Metropolitan Museum of Art* (S. 40).

Bei 120th Str. erreicht die Fünfte Avenue den Mount Morris Square (Pl. O 3), mit einem 30m h. Hügel in der Mitte (hübsche Aussicht). Weiterhin ist die Avenue von Villen und Gärten eingefaßt und endet am Harlem River bei 144th Str. (Pl. P 3).

Fourth Avenue zweigt am W.-Ende von E. 5th Str. von der Third Avenue ab und führt zunächst zum Union Sq. (S. 30), an der *Cooper Union* (S. 29) und dem *Bible House* (S. 29) vorbei. Bei Union Sq. wendet sie sich nach NO. An der Ecke von 18th Str. das *Florence Apartment House*, bei 19th Str. das *Panorama* (S. 15), bei 20th Str. (r.) *All Souls Unitarian Church*, und bei 21st Str. *Cal-*

vary Church. Weiter, an der SW.-Ecke von 23rd Str., das ansehnliche Gebäude der **Young Men's Christian Association.**

Die *Young Men's Christian Association of the City of New York*, 1852 gegründet, erstrebt die geistige, sociale und körperliche Förderung und Ausbildung junger Leute durch Vorträge, Bibliotheken, Lesezimmer, gesellige und religiöse Zusammenkünfte, Abendunterricht, Turnhallen und Turnplätze und sittlich gefahrlose Unterhaltungslokale. Im J. 1869 wurde das große 23rd Street-Gebäude mit einem Aufwand von $500000 erbaut; seitdem wurden 5 weitere Gebäude von dem Verein für einen Betrag von $470000 erbaut oder gekauft; ein sechstes erbaute Mr. Cornelius Vanderbilt mit einem Aufwand von $125000 speciell für die Eisenbahnarbeiter. Gegenwärtig wird an 14 verschiedenen Stellen weiter gearbeitet. Die Zahl der jährlichen Besucher beträgt c. 1250000; Fremde sind stets willkommen. Die Gesellschaft hat über 7000 Mitglieder (Gesamtzahl der Y. M. C. A. in den Verein. Staaten und Canada c. 250000); die Jahresausgaben betragen c. $100000, wovon noch nicht ein Drittel durch Beiträge der Mitglieder, der Rest durch Geschenke von Freunden, Zinsen u. a. gedeckt werden.

Die **National Academy of Design** (Pl. F 3), an der NO.-Ecke von 23rd Str., ein geschmackvoller Bau aus grauem und weißem Marmor mit Blaustein-Verkleidung (Eingang in 23rd Str.), ist eine teilweise Nachbildung des Dogenpalastes in Venedig.

Die Akademie, eins der wichtigsten Kunstinstitute in den Verein. Staaten, besteht aus wirklichen Akademikern (N. A.) und Associates (A. N. A.). Im Frühjahr und Herbst finden hier Ausstellungen von Kunstwerken statt (s. S. 16), von denen namentlich die ersteren von der fashionablen Welt viel besucht werden. Der hier erteilte Unterricht in den schönen Künsten zieht zahlreiche Schüler an und hat bereits ausgezeichnete Resultate erzielt. — Trefflich sind auch die Kunstschulen der *Art Students' League* im Gebäude der American Fine Art Society (S. 16), die von 1000 Schülern besucht werden.

In 27th Str., l., bis Madison Sq. durchgehend, der *Madison Square Garden* (S. 36). Bei 34th Str. nimmt Fourth Avenue den Namen ***Park Avenue** an. Der Fourth Avenue Tramway führt hier unter der Straße her; die Ventilationsöffnungen sind von kleinen Gärtchen eingefaßt, die der hier 42m br. Straße ein sehr freundliches Ansehen verleihen. L. die unitarische **Church of the Messiah* (34th Str.) und die presbyter. *Church of the Covenant* (35th Str.).

Dieser Teil von Park Ave. durchschneidet das aristokratische Viertel von **Murray Hill**, zwischen Third und Sixth Avenues, 32nd Str. und 45th Str. Die Murray Mansion, die dem Bezirk den Namen gab, ist verschwunden.

Bei 42nd Str. wird Park Avenue von dem **Grand Central Depot** (Pl. G 3; S. 5) unterbrochen, das den ganzen Raum zwischen 42nd und 45th Str. ausfüllt.

Dieser gewaltige Bahnhof, aus rotem Backstein mit weißer Verkleidung, ist c. 215m lang und 73m breit (ohne den kürzlich vollendeten Anbau an der O.-Seite) und hat ein Glas- und Eisendach von 33m Höhe und 60m Spannweite. Gegen 250 Züge (800 Waggons) laufen täglich ein und aus, und 19 Geleise, 12 für einfahrende und 7 für abfahrende Züge sind vorhanden.

Für die nächsten 10 Häuserblöcke ist die Stelle von Park Avenue durch die vom Grand Central Depot auslaufenden Bahnlinien ausgefüllt, aber bei 51st Str., wo sich r. das *Women's Hospital* (Pl. H 3) erhebt, tritt die Avenue wieder in ihr Recht und weiter aufwärts gräbt sich die Eisenbahn mittels einer Reihe von Tunnels

unter sie ein. Oberhalb 67th Str., wo sie eine ansehnliche Breite erlangt, zählt Park Avenue wieder zu den schönsten Straßen der Stadt; auch hier, wie weiter unten (S. 35), sind die Luftschachte des Tunnels durch freundliche Gärtchen verdeckt. R. an der Ecke von 59th Str. das große Klubhaus des deutschen Vereins *Arion* (S. 17). Unter den großen Miethäusern („flats") ragt das *Yosemite* an der SW.-Ecke von 62nd Str. hervor. Zwischen 66th und 67th Str. r. die große **Armoury of the Seventh Regiment** (Pl. I 3), des vornehmsten New Yorker Regiments, seit 1804 bestehend und durch seine Leistungen in langjährigem Kriegsdienst ausgezeichnet. Das Zeughaus ist vorzüglich eingerichtet; die große Exerzierhalle ist über 90m lang und 60m breit. An der gegenüberliegenden Ecke von 67th Str. r. das *Hahnemann Hospital* (S. 19); weiter, zwischen 68th und 69th Str., l. das **Normal College** (Pl. I 3), ein umfangreiches got. Gebäude (1600 Schüler) mit hohem viereckigen Turm; dann (gleichfalls l.) das *Union Theological Seminary* und (70th Str.) das große *Lenox* oder *Presbyterian Hospital*, bis Madison Ave. (S. 37) zurückreichend. Der **Freundschafts-Klub* (S. 17), ein schöner Bau an der Ecke von 72nd Str., ist im Innern glänzend eingerichtet. Weiter an der Ecke von 77th Str. das *Deutsche Hospital* (S. 19). Die große *Eighth Regiment's Armoury* krönt den Hügel bei 92nd Str. Die Avenue erreicht den Harlem River bei 136th Str., an der Brücke des Hudson River Railway.

Lexington Avenue, bei Gramercy Park (Pl. E 3) beginnend und zwischen der Dritten und Vierten Avenue n. bis zum Harlem River (130th Str.; Pl. O 3) sich erstreckend, enthält gleichfalls eine Reihe ansehnlicher Bauten: das *College of the City of New York* (Pl. F 3) an der Ecke von 23rd Str. (900 Studenten, Bibliothek von 25 000 Bänden); das *Hospital for Cripples*, 42nd Str.; das *Women's Hospital*, 49th Str. (Pl. H 3; bis Park Avenue reichend, s. S. 35); die *Synagogen* an den Ecken von 55th, 63rd und 72nd Str.; das sog. *Lexington Avenue Opera House* („Terrace Garden"); das *Mt. Sinai Hospital*, 66th Str., gegenüber der Rückseite der Seventh Regiment's Armoury (s. oben), und die *Institution for Deaf Mutes*, 67th Str.

Zwischen der Vierten und Fünften Avenue läuft ***Madison Avenue** von Madison Sq. zum Harlem River, wo sie bei 140th Str. endet. Bisher von Kaufläden unberührt, ist sie eine der fashionabelsten Straßen New Yorks, mit einer Reihe reicher und geschmakvoller Privatwohnungen, die selbst mit denen der Fünften Avenue sich messen können. Am Anfang der Avenue, einen ganzen Block gegenüber der NO.-Ecke von Madison Sq. einnehmend, der **Madison Square Garden** (Pl. F 3), ein gewaltiger 130m langer und 60m br. Bau (S. 15), der das *Garden Theatre* (S. 15) umschließt. Die Figur der Diana auf dem Turm ist von St. Gaudens. Oberhalb ihrer Kreuzung mit 42nd Str., beim Grand Central Depot (S. 35), wird die Avenue von Tramway-Linien befahren. An der NO.-Ecke von 42nd Str. steht r. *Holy Trinity Church*, ein wirkungsvoller Bau aus farbigem Stein und Ziegeln; bei 44th Str. l. die *Church of St.*

Bartholomew, im ital. Renaissancestil; bei 45th Str. r. der *Manhattan Athletic Club* (S. 17; mit Turnhalle, Schwimmanstalt etc.) und der *Railroad Branch* der *Y. M. C. A.* (S. 35).

Columbia College (Pl. H 3), an der Ecke von 49th Str., ist die älteste und bedeutendste höhere Schule in New York, mit c. 200 Professoren und Lehrern und fast 1700 Schülern. Zu ihren Zöglingen gehörten u. a. Gouverneur Morris, John Jay, Alex. Hamilton und De Witt Clinton.

Columbia College, 1754 als *King's College* gegründet, wurde 1776 wegen seiner royalistischen Neigungen aufgelöst, aber 1784 unter seinem jetzigen Namen wiedereröffnet und 1867 in die jetzigen geräumigen Bauten verlegt. Es umfaßt sechs Abteilungen: schöne Künste, Rechts- und Staatswissenschaft, Philosophie, Bergbau und Medizin, von denen die fünf ersten ihre Hörsäle in Madison Avenue haben. Die medizinische Schule des Columbia College ist das durch die Stiftungen der Familie Vanderbilt ($ 1000000) vorzüglich ausgestattete *College of Physicians and Surgeons* in 60th Str., zwischen Ninth und Tenth Avenues. — *Columbia College Library* hat über 100000 Bände (Eingang von 49th Str.). Die *School of Mines* enthält gut geordnete geolog. Sammlungen (Eintritt frei). *Barnard College for Women*, 343 Madison Ave., steht mit Columbia College in Verbindung. — Gegenwärtig wird weiter aufwärts an der Tenth Ave. ein Neubau für Columbia College aufgeführt, wohin es später verlegt werden soll (vgl. S. 45).

An der NO.-Ecke von 50th Str., drei Seiten eines offenen Vierecks einnehmend, die große *Villard Mansion*, jetzt von einer Anzahl Familien bewohnt. Gegenüber, hinter der St. Patrick's Kathedrale (S. 33), der *Palast des Erzbischofs von New York*. Die umfangreichen Gebäude an den folgenden Ecken sind *römisch-katholische Waisenhäuser* (S. 33). Bei 70th Str., hinter der Lenox Library (S. 34), erweitert sich die Avenue zu einem kleinen Platz, dessen O.-Seite das *Lenox Hospital* begrenzt (S. 36). — An der NW.-Ecke von 72nd Str. steht das malerische ***Tiffany House** (Pl. K 3), von *McKim, Mead & White* erbaut.

Das Untergeschoß besteht aus Stein, die obern Stockwerke aus hellfarbigen Ziegeln. Der Eingang, in 72nd Str., befindet sich unter einem mächtigen, durch ein Fallgatter geschützten Thorbogen, über dem ein zurückspringender Balkon angebracht ist. An der SO.-Ecke reicht ein runder Turm bis zu den Schornsteinen des schrägen Dachs, während an Madison Avenue ein gewaltiger Giebel hoch emporragt. Der Raum unter dem Dach bildet ein geräumiges Atelier, das mit Kunstsachen aller Art geschmackvoll dekoriert ist (zugänglich nur auf besondere Empfehlung).

Weiterhin bietet Madison Avenue kein besonderes Interesse.

Die übrigen Avenuen, die Manhattan Island von N. nach S. durchziehen, bedürfen keiner eingehenden Beschreibung. **First, Second** und **Third Avenues** bestehen wesentlich aus Miethäusern (Tenement Houses) und kleinern Läden. Der untere Teil von Second Ave. und Ave. A zwischen Houston und E. 14th Str. ist der Mittelpunkt eines fast ausschließlich von Deutschen bewohnten Stadtviertels („Kleindeutschland“ genannt), das sich ö. bis zum East River hinzieht. Hier liegen in 4th Str. die *deutsche Turnhalle;* in Second. Ave. zwischen 8th u. 9th Str. das *deutsche Dispensary* und die freie deutsche *Bibliothek* mit Lesehalle; gegenüber das Vereinshaus des deutschen Zweigs der Y. M. C. A. (S. 35). An Ave. A („Dutch Broadway“) der an Sommerabenden viel besuchte *Tompkins Square* (Pl. DE 4; der „Weiße Garten“). — An der Ecke von Second Ave. und 11th Str. r. das Gebäude der 1804 gegründeten **New York Historical Society** (Pl. E 4; Eintr. s. S. 20). Das Erdgeschoß enthält die *Lenox Collection of Assyrian Marbles*, aus Niniveh. Im 1. Stock der Sitzungssaal, Comitézimmer etc.; im

2. Stock die *Bibliothek* von 75000 Bänden (besonders reich an Werken zur Geschichte Amerikas); im 3. Stock die **Abbott Collection of Egyptian Antiquities* (dabei drei Apismumien). Die *Gallery of Art* im 4. Stock enthält an 900 Werke, darunter manche berühmten Meistern zugeschriebene. Auf der Treppe und im Vorsaal hängen zahlreiche Porträte. — *St. Mark's Church*, auf Stuyvesant Place zwischen E. 10th Str. und Astor Place, steht unweit der Stelle der „Bauerei“ oder Farm des Gouverneur Stuyvesant (vgl. S. 23) und enthält seinen Grabstein (an der O.-Mauer, aus einer ältern Kapelle) und andre alte Denkmäler. *Gouverneur Stuyvesant's Birnbaum*, den er 1644 zum bleibenden Gedächtnis seines Namens pflanzte, stand 200 Jahre lang an der NO.-Ecke von Third Avenue und 13th Str. (Denktafel). — An Stuyvesant Square (Pl. E 4), Second Ave. zwischen 15th u. 17th Str., die große *Church of St. George*, mit polychrom ausgemaltem Innern.

Am Ende von E. 28th Str., ö. von First Avenue, steht das große *Bellevue Hospital*, und in derselben Straße, w. von Third Avenue, *St. Stephen's Church* (röm.-kath.), mit einzelnen guten Bildern und kunstreichem Altaraufsatz. Das neue *Power House* des Kabel-Tramway an der Ecke von Third Ave. und 65th Str. verdient einen Besuch. — **Sixth Avenue**, von einer Linie des Elevated Railroad durchzogen, beginnt bei Carmine Str. s.w. von Washington Sq. und endet am Central Park (59th Str.). Sie ist eine der Hauptstraßen für den Detailhandel und enthält einige der größten „Dry Goods“ und andre Stores. Ihre Fortsetzung jenseit des Parks heißt *Lenox Avenue*. Unter den Gebäuden der Sixth Avenue sind zu nennen der *Jefferson Market Police Court* in 10th Str., der *Masonic Temple*, Ecke von 23rd Str. (S. 31), und das *Standard Theatre* (S. 15). Bei 41st Str. der hübsche kleine *Bryant Park* (Pl. G 3). — **Seventh und Eighth Avenues** sind Seitenstücke von Second und Third Avenues, aber ohne den Elevated Railroad. Unter den wenigen hervorragenden Gebäuden sind zu erwähnen das *State Arsenal*, Ecke von Seventh Ave. und 35th Str.; die neue **Carnegie Music Hall* (Pl. H 12), Ecke von Seventh Ave. und 57th Str., und das *Grand Opera House* (Pl. F 2; S. 16), Eighth Avenue, Ecke von 23rd Str. Der an der W.-Seite des Central Park entlangführende Teil von Eighth Avenue (*Central Park West*) enthält eine Reihe geschmackvoller Privathäuser. An der Ecke von 72nd Str. die großen *Dakota Flats* (elegante Miethäuser; Pl. K 2). Oberhalb des Central Park wird Eighth Avenue vom Elevated Railroad durchzogen, der bei 110th Str. (am S.-Ende des Morningside-Park, S. 45) von der **Ninth Avenue** hinüberbiegt. In Ninth Avenue bei 20th Str. (Chelsea Sq.) das umfangreiche *Protestant Episcopal Theological Seminary;* bei 34th Str. die *New York Institution for the Blind;* bei 59th Str. das große *Roosevelt Hospital* (Pl. I 2). Zwischen 77th Str. und 81st Str. führt Ninth Avenue am *Manhattan Square* entlang, einem Annex des Central Park, mit dem Naturhistor. Museum (S. 39).

***Central Park** (Pl. I-N 2, 3), der große Spaziergang und Erholungsort von New York, nimmt die Mitte der Manhattan-Insel zwischen 59th und 110th Str. ein und mißt 2½ M. in der Länge zu ½ M. Breite (Gesamtfläche 335 ha). Der Plan wurde 1853 von *Olmsted* und *Vaux* entworfen und die Ausführung kostete $15000000. Der Boden bestand aus Sumpf und Fels und seine Umwandlung in einen der schönsten Parke der Welt ist ein glänzendes Denkmal amerikanischer Geschicklichkeit und Ausdauer.

Central Park unterscheidet sich von den meisten europäischen Parken dadurch, daß hier an die Stelle weiter Rasenflächen mit einfachen Gruppen großer Bäume eine unendliche Menge kleiner malerischer Bilder treten. Er enthält c. 160 ha kleiner Baumgruppen, Bosketts und Lichtungen und 17 ha Teiche. Der Park wird durch die *Croton Reservoirs* (57 ha groß) in zwei Teile geschieden. Gegen 10 Meilen schöner „Telford Drives“ (Fahrstraßen), 6 M. Reitwege und 30 M. Fußwege durchziehen ihn. Vier Querstraßen (65th, 79th, 85th und 97th Str.), die unter oder über den Parkwegen auf gemauerten Bogen hinwegführen, ermöglichen den Durchgangsverkehr ohne Belästigung für die Besucher. Der Park ist von einer

niedern Steinmauer umgeben und hat 20 Eingänge. Die fashionable Zeit zum Spazierenfahren und Reiten ist Nachm. zwischen 4 und 7, wo sich hier an schönen Nachmittagen ein glänzendes Schauspiel entwickelt. Die S.-Seite des Parks ist mit dem Sixth Avenue Elevated Railroad, den Fifth Avenue Omnibus und mehreren Tramwaylinien, die weiter aufwärts gelegenen Punkte mit den Tramways der Vierten und Achten Avenue zu erreichen, während die Elevated Railroads der Dritten und Neunten Avenue in geringer Entfernung vom Park vorbeiführen. Parkwagen stehen an den Eingängen von der Fünften und Achten Avenue her bereit (Fahrpreis bis zum N.-Ende des Parks und zurück 25 c., mit Befugnis an einer beliebigen Stelle auszusteigen und die Fahrt in einem andern Wagen fortzusetzen). Andre Lohnwagen fordern 50 c. Restaurants im *Casino* (bei der Mall) und *M'Gowan's Pass Tavern* (N.-Ende); Erfr. außerdem in der *Dairy*.

Die Hauptpromenade ist die 1/2 M. l., 20m br. ***Mall**, beim Eingang von Fifth Avenue, mit einer Allee schöner Ulmen und einer Anzahl von Statuen und andern Bildwerken, darunter Shakspeare, Scott, Beethoven und der indianische Jäger. An der N.-Seite ist ein Musikkiosk, wo Di., Sa. und So. Nm. Konzerte stattfinden. Von der gemauerten **Terrasse* am N.-Ende führen Treppen hinab zur *Bethesda-Fontäne* und dem im Sommer zu Kahnfahrten (Boot 30 c. die 1/2 St., kurze Fahrten 10 c.), im Winter zum Schlittschuhlaufen benutzten *See*. Schönste Aussicht vom *Belvedere*, dem höchsten Punkt des n. vom See gelegenen *Ramble*. Der nördl. Park jenseit des Croton-Reservoirs ist weniger kunstvoll angelegt als der südl., übertrifft ihn aber an Naturschönheiten. Unweit der SO.-Ecke des Parks (nächster Zugang von 64th Str.) das *alte Staatsarsenal* und ein kl. *zoologischer Garten* (S. 20). An der W.-Seite des Parks, auf Manhattan Sq. (s. unten), steht das *American Museum of Natural History* (s. unten); an der O.-Seite, gegenüber 82nd Str., das *Metropolitan Museum of Art* (S. 40). W. von letzterm erhebt sich ***Cleopatra's Needle**, ein ägyptischer Obelisk aus Alexandria, der von Ismail Pascha der Stadt New York 1877 geschenkt wurde. Wie sein Gegenstück in London stammt derselbe aus Heliopolis (On), wo er um 1500 v. Chr. von Tutmes III. errichtet wurde. Eine Seite trägt Inschriften, die Ramses II. 300 Jahre später anbringen ließ (ungefähr zu Moses Zeit). Der Obelisk, aus rotem Syenit, ist 21 m hoch und wiegt 200 Tons. Die Bronzekrabben am Fuß sind moderne Nachbildungen (vgl. S. 41). Unter den übrigen Kunstwerken des Parks befinden sich Standbilder von Daniel Webster, Bolivar, Alex. Hamilton und Samuel Morse, allegorische Gestalten des Handels und des „Pilgrim", sowie mehrere Büsten und Tiergruppen.

Auf Manhattan Sq. (Pl. K 2), an der W.-Seite des Central Park, erhebt sich das ***American Museum of Natural History**, zwei aneinanderstoßende Gebäude, das nördliche, aus rotem Backstein mit Granitverzierungen, 1874-77 von *Olmsted* und *Vaux*, das südliche, mit schöner roman. Granitfassade, 1891 von *J. C. Cady & Co.* erbaut. So ansehnlich und imposant diese Gebäude sind, bilden sie doch nur ungefähr den neunten Teil der projektierten Museumsbauten, die nach ihrer Vollendung den ganzen Raum zwischen Eighth und Ninth Avenues und 77th bis 81st Str. einnehmen werden. Das Museum wurde 1869 vom Staate New York gegründet, aber der Grund und Boden mit dem Gebäude gehören der Stadt New York; die Unterhaltungskosten werden von den Trustees (Kuratoren), der Stadt und durch Privatbeiträge aufgebracht. Das Museum ist ungemein rasch angewachsen und die Sammlungen werden jetzt auf $ 3000000 geschätzt. Große Schenkungen verdankt es Privatpersonen, namentlich *Mr. Morris K. Jesup*, dem Vorsitzenden des Board of Trustees. Das Innere ist trefflich eingerichtet und erleuchtet. Eingang an der S.-Seite (Eintr. s. S. 20; Restaur. im S.-Flügel des Erdgeschosses).

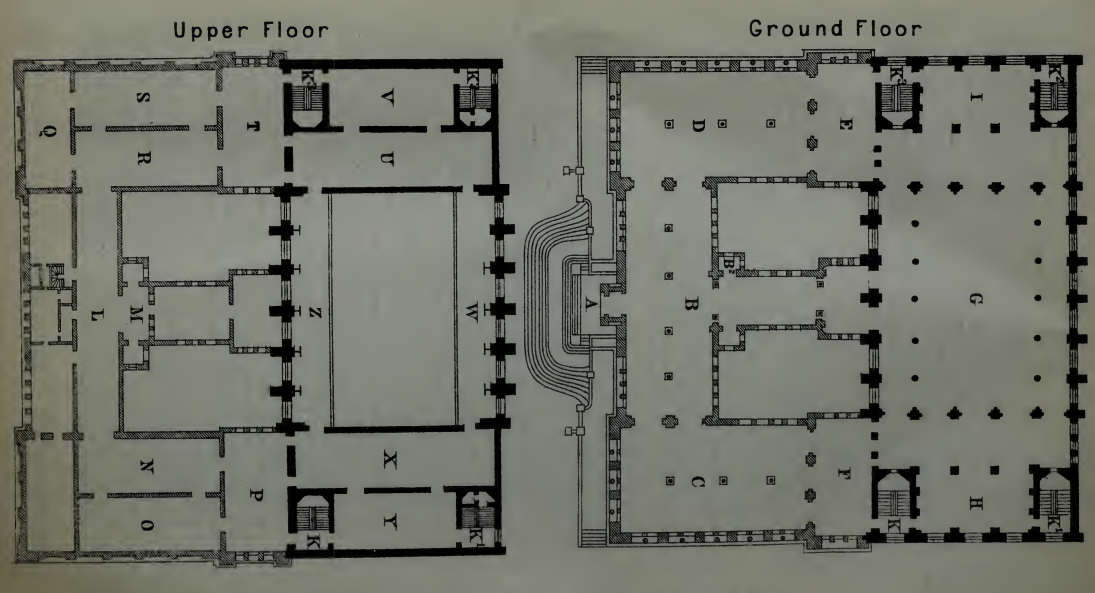
Erdgeschoss. Das unterste Stockwerk des Südbaus enthält den *Lecture Room* (Aula) mit Plätzen für 1000 Zuhörer. Hier werden den Lehrern des Staates New York unentgeltliche, durch stereoskop. Ansichten erläuterte Vorlesungen gehalten, um die Sammlungen des Museums für die öffentlichen Schulen zu erschließen und nutzbar zu machen. Die um den Lecture Room herum zum Erdgeschoß des nördl. Flügels führenden Korridore enthalten die *Jesup'sche Sammlung amerikan. Bausteine.* — Das Erdgeschoß des n. Flügels enthält die **Jesup'sche Sammlung amerikan. Holzarten*, die schönste existierende Sammlung dieser Art. Dieselbe besteht außer den Holzproben aus Photographieen der Bäume, Karten ihrer Standorte, gemalten Nachbildungen der Blätter etc.

Hauptgeschoss. Im südl. Flügel befinden sich die *Säugetiere* (Mammalia), im nördl. die *Vögel* (12000 Exemplare), beide mit Fortsetzung in den obern Galerieen. Die Büffel- und Elentier-Gruppen sind bemerkenswert; besonders reichhaltig sind die Sammlungen von *Affen* und *Insekten* (Galerie). Die allgemeine ornithologische Sammlung nimmt die untern Räume ein, die nordamerikanischen Vögel befinden sich auf der Galerie.

Zweiter Stock. Im südl. Flügel *Muscheln*, *Edelsteine* (Tiffanysche Sammlung) und *Mineralien* (W.-Seite); im nördl. die *geologischen* und *paläontolog. Sammlungen.*

Dritter Stock. Der südl. Flügel enthält die *anthropologischen* und *ethnograph. Sammlungen*, unter denen die Gegenstände aus Alaska, die Modelle von Höhlenwohnungen aus Arizona und Colorado, und das große an der Decke hängende Kriegscanoe von Queen Charlotte Island Erwähnung verdienen. Daneben w. die *Bibliothek* (30 000 Bände). Im nördlichen Flügel befinden sich Studierzimmer.

Das ***Metropolitan Museum of Art** (Pl. K L 3), auf der O.-Seite des Central Park, gegenüber 81st Str. (nächste Elevated Rail. Station bei 84th Str., Third Avenue), ist ein äußerlich wenig anspruchsvolles Gebäude aus rotem Backstein mit Granitverblendung, 71×68m groß. Wie das Naturhistor. Museum (S. 38) bildet das Kunstmuseum nur einen kleinen Teil der in Aussicht genommenen Bauten; ein neuer Flügel wird gegenwärtig aufgeführt. Das Museum wurde 1871 gegründet und hat sich seitdem in rapidem Wachstum zu seiner jetzigen Bedeutung entwickelt. Als die Sammlungen 1879 in das jetzige Gebäude übertragen wurden, schätzte man sie auf $ 400 000; ihr jetziger Wert ist über $ 7 000 000. Zu den Hauptschätzen gehört die **Cesnola'sche Sammlung cyprischer Altertümer*, die größte und kostbarste Sammlung phönicischer und frühgriechischer Altertümer, die es giebt. Diese Gegenstände, welche die Verbreitung der ägyptischen und assyrischen Kunst durch die Phönizier und ihre Adoptierung durch die Griechen darthun, wurden von General Cesnola als Konsul der Verein. Staaten auf Cypern in den J. 1865 u. ff. gesammelt und sind jetzt in die verschiedenen Abteilungen des Museums eingeordnet, zu denen sie nach ihrer Beschaffenheit gehören. Die historische Glas-Sammlung ist an Vollständigkeit unerreicht und die Sammlung assyrischer Cylinder steht nur der des Britischen Museums nach. Unter den alten Bildern sind treffliche Werke von Rembrandt, Van Dyck, Frans Hals, Velazquez, Van der Meer, Jacob Ruisdael u. a. Besonders wertvoll ist die Sammlung moderner Bilder; die französischen (Meissonier, Detaille, Rosa Bonheur, Corot u. a.), deutschen, englischen und amerikan. Schulen sind sämtlich in hervorragender Weise vertreten. — Der Hauptein-



METROPOLITAN MUSEUM OF ART.



gang des Museums ist an der Südseite (Eintr. s. S. 20). Direktor, General *L. P. di Cesnola.* Allgemeiner Führer 10 c.; Specialkataloge je 10 c. Die meisten Gegenstände sind mit Inschriften versehen. Waschzimmer für Damen und Herren befinden sich im Erdgeschoß, W.-Seite. Die Zahl der täglichen Besucher beläuft sich auf 2000 bis 8000.

Erdgeschoß. Durch den Haupteingang (Pl. A) betritt man zunächst den Saal der Abgüsse nach antiken Skulpturen (Pl. B), mit Nachbildungen der hervorragendsten Statuen und Reliefs der klassischen, ägyptischen und assyrischen Kunst. An einem Pfeiler am Ende der nördl. Verlängerung dieses Saals (der Thür gegenüber) ein Relief der Himmelfahrt Mariä von *Luca della Robbia* (1400-1480), Original aus der Gruftkirche der Fürsten von Piombino. Der Alkoven l. enthält Schlösser, Schlüssel, Thürgehänge, Thürplatten und andre Eisenarbeiten der Renaissance. — Ö. von Saal B (beim Eintritt r.) der Saal der antiken Skulpturen und ägyptischen Altertümer (Pl. C). Die Wandschränke an der W.-Seite enthalten Statuetten, Amulette, Skarabäen, Figürchen, hellenisch-ägyptische Grabsteine, einen Kindersarkophag und andre ägypt. Altertümer; in den Glaskasten Mumien. In der Mitte sind Ständer mit Umschlageblättern, Gewebe aus dem Fayûm enthaltend (iv. Jahrh. v. Chr. bis xi. Jahrh. n. Chr.). Die meisten andern Gegenstände in diesem Saal gehören zu der Cesnola'schen cyprischen Sammlung: Köpfe und andre Bruchstücke von Statuen, Statuetten (viele mit Spuren von Bemalung), Alabastervasen (am Pfeiler neben Saal B), Lampen mit Inschriften (NO.-Pfeiler) etc. Alle Perioden der antiken Kunst, von der assyrischen bis zu der griechisch-römischen, sind hier vertreten. Am NW.-Pfeiler assyrische Schrifttabletten. — N. von Saal C ist der Saal der antiken Terrakotten (Pl. F), hauptsächlich Gegenstände aus der Cesnola-Sammlung enthaltend. In Kasten 1 (N.-Wand) einige interessante Venus-Darstellungen, deren älteste die menschliche Gestalt kaum erkennen lassen, während die am andern Ende der besten Periode griechischer Kunst angehören. Vier Kasten enthalten griech. Graburnen aus Alexandria. In der NO.-Ecke führt eine Treppe (Pl. K) zum obern Stock (vgl. S. 42).

Der Saal antiker Bildnerei, Inschriften und Bronzen (Pl. H), nördl. von Saal F, verdankt gleichfalls einen großen Teil seines Inhalts den Funden Cesnola's: Statuen, Grabreliefs, Bronzen und Inschriften. Am N.-Ende ein schöner Sarkophag in assyrisch-griechischem Stil, in Amathus auf Cypern gefunden, wahrscheinlich aus dem vi. Jahrh. v. Chr. Daneben an der Wand drei persische Ziegel. Auch der Sarkophag von Golgos (c. 600 v. Chr.) zeigt eine Mischung assyrisch-griechischer Kunst. In der NO.-Ecke, bei der Treppe (Pl. K 1), stehen die Originale der *Bronzekrabben* unter Kleopatras Nadel (S. 39). Am S.-Ende des Saals ein schöner *Marmorsarkophag* aus Rom (ii. Jahrh. nach Chr.?). Auf den Gestellen die *Bakersche Sammlung* von Geweben aus dem Fayûm. — W. folgt der Saal der Architekturabgüsse (Pl. G); ein Oberlichtsaal mit Nachbildungen berühmter Bau- und Skulpturwerke: die Kanzel des Doms von Siena, von *Nic. Pisano* (1288); der Parthenon; das Pantheon; das Denkmal des Lysikrates in Athen; der Ammonstempel in Karnak; die Korenhalle des Erechtheums; eine Ecke des Kreuzgangs von S. Giovanni in Laterano zu Rom (xii. Jahrh.); das Sebaldusgrabmal in Nürnberg von *Peter Vischer* (1519); die Fassade des Zunfthauses der Metzger in Hildesheim (1529) etc. In der SO.-Ecke die Nachbildung einer Ecke des Parthenon in natürlicher Größe. An der O.-Wand ein großes Gemälde, Justinian und seine Ratgeber, von *Benjamin Constant.* Am andern Ende die Jagd der Diana, von *Hans Makart*, und die Figuren des Sieges und Friedens, von *G. Richter* und *L. Knaus.* Auf der nördlichen und einem Teil der südlichen Galerie sind Abgüsse des Parthenonfrieses aufgestellt; auf der W.-Hälfte des südl. Flügels solche vom Tempel der Nike Apteros und vom Mausoleum zu Halikarnaß. In den Ecken vier Metopen vom Parthenon. — Saal I, n.w., gegenüber von Saal H, enthält moderne Skulpturen, darunter Werke von *Hiram Powers*, *Gibson*, *Story*, *Rinehart*, *Millet*, *Albano*, *Bartlett*, *Schwanthaler*, *Fischer*, *Thorwaldsen*, *Canova*

(Napoleon) und *Barye* (Abguß). — Jenseit der Treppe (K 3) folgt der Saal der Holzskulpturen und musikal. Instrumente (Pl. E), mit den kostbaren, von *Mr. J. W. Drexel* und *Mrs. Crosby Brown* geschenkten Sammlungen von Musikinstrumenten (meist alte), sowie geschnitzten und eingelegten Holzarbeiten verschiedenster Art. An dem Pfeiler beim Saal der modernen Skulptur ein Stuhl, der Rubens gehörte. Zu erwähnen sind ferner ein Schrank aus amerik. Holzarten, eine geschnitzte Uhr (englisch, 1640) und ein mit oriental. Porzellan eingelegter Schrank. — Der letzte Saal des Erdgeschosses enthält die *Sammlung von Gläsern und antiken Thonwaren (Pl. D), eine der hervorragendsten Abteilungen des Museums. In den Schränken an der O.-Wand *ägyptische, phönicische, griechische und römische Gläser* der Cesnola-Sammlung, vom VIII. Jahrh. v. Chr. an, darunter ausgesuchte Stücke von Opalglas. Die Kasten in der Mitte dieser Saalseite enthalten die Marquand(Charvet)- und Jarves-Sammlungen von *antiken, mittelalterlichen und modernen Gläsern.* In den Mittelkasten auf der andern Seite und den Wandschränken nördl. und südl. ist die Cesnolasche Sammlung *phönicischer, griechischer und römischer Thonarbeiten* aufgestellt (hervorzuheben die große Vase von Curium im 7. Mittelkasten). Über den Wandschränken hängen bemerkenswerte Amphoren aus Rhodus. Die Cesnolaschen Sammlungen in diesem Saal zeigen die Entwicklung der Keramik von c. 1500 v. Chr. bis zum IV. oder V. Jahrh. n. Chr. Idalium wurde wahrscheinlich im IX., Curium im VI. Jahrh. v. Chr. zerstört. Die Ständer in der Mitte enthalten kostbare *Spitzen, aus der Sammlung der Mrs. McCallum von Mrs. Astor (europäische) und Mrs. Stuart (orientalische) erworben und dem Museum geschenkt

Treppen führen von beiden Enden der Säle H und I zum obern Stock. Im Treppenhaus an Treppe K (s.ö.) ein schönes Mosaik von Pästum von *Rinaldi*, St. Christophorus von *Pollajuolo* (Fresko), die Jahreszeiten von *J. J. Horemans*, ein Cherub von *Correggio*, ein Apostel von *Dürer* und andre alte Bilder. Bei Treppe K 1 (n.ö.) ein Jagdstück von *Rubens* u. a.; Treppe K 2 (n.w.) Landschaften von *R. B. Browning*, *Kensett* u. a.; Treppe K 3 (s.w.) die Musen von *Fagnani* (Porträte von New Yorker Damen), ein guter *Boucher*, eine Zeichnung („in memoriam") von *Mutter* etc.

Oberes Stockwerk. Wir beginnen mit Saal P, von der Treppe K aus (s. S. 41).

Saal P. Amerikanische Altertümer: Götzenbilder und Fetische (alte und neue) aus Neu-Mexiko; Überreste aus den Hügelbauten von Mexiko, Peru etc. — An diesen Saal stoßen r. und l. die Säle N und O.

Saal N. *Moore Collection, 1891 dem Museum geschenkt: chinesisches Porzellan, japanische Stoffe, Bronzen und Flechtereien, europäisches, ägyptisches, griech. und römisches Glas, oriental. Schmucksachen und arabische Metallarbeiten.

Saal O. *Sammlung von Bildern alter Meister und der englischen Schule, von Mr. Henry G. Marquand geschenkt (auf $500 000 geschätzt; Katalog 10 c.). — L.: 1. *Jan van Eyck* (? 1390-1440), Madonna mit dem Kinde; 2. *G. Netscher* (1639-84), Kartenspieler; 3. *Velazquez* (1599-1660), Herzog v. Olivarez; 4. *Old Crome* (1769-1821), Landschaft; 6. *Teniers d. J.* (1610-94), Landschaft; *10. *Frans Hals* (1584-1666), Bildnis; *11. *Cuyp* (1606-72), Landschaft mit Vieh; 12. *Juriaan Ovens* (1620-63), Bildnis (bez. 1650); *14 *Fr. Hals*, Bildnis seiner Frau; 16. *Metsu* (1615-58), Musikunterricht; *Velazquez*, 17. Don Carlos, ältester Sohn Philipps VI., *18. Selbstbildnis; 21. *J. van Eyck*, Abnahme vom Kreuz; *22. *Jan van der Meer* (1632-96), junge Frau am Fenster; 24. *Gainsborough* (1727-88), Landschaft; 26. *Hogarth* (1697-1764), Miß Rich; *Fr. Hals*, *27. der Raucher, 28. zwei Männer; 29. *Moroni* (1510-87), Bildnis; 30. *Holbein* (1496-1554), Erzbischof Cranmer; *31. *Van Dyck* (1599-1641), Dame mit Halskrause; *33. *Rembrandt* (1607-69), Porträt, aus seiner letzten Zeit (1665); *32. *Leonardo da Vinci* (1453 1519), Mädchen mit Kirschen; *34. *Rubens* (1577-1640), Susanna im Bade (Bildnis seiner zweiten Frau Helena Fourment, nach 1630 gemalt); 36. *J. van Ruisdael* (1625-81), Landschaft; *Rembrandt*, 36. die Mühlen, *37. Mann mit breitkrämpigem Hut und großem Kragen (c. 1640), *38. Anbetung der Hirten; 39. *Gainsborough*, Mädchen mit Katze; 40.

Turner (1775-1851), Saltash; 41. *Reynolds*, Porträt; *Rubens*, 42. Porträt, 43. Pyramus und Thisbe; 46. *Van Dyck*, Herzog von Richmond und Lennox; *47. *Constable* (1776-1837), die Farm im Thal; 48. *Velazquez*, Königin Marianne, zweite Gemahlin Philipps IV.; 49. *Masaccio* (1402-29), Mann und Frau; 50. *Lucas van Leyden* (1494-1533), Christus vor Pilatus (Tempera). — Zurück durch Saal N in den —

SAAL L. Handzeichnungen, Radierungen und Photographieen. Unter den Handzeichnungen sind Blätter von *Raffael*, *Michelangelo*, *Leonardo da Vinci*, *Correggio*, *Veronese*, *Tintoretto*, *Andrea del Sarto*, *Domenichino*, *Carracci*, *Guido Reni*, *Murillo*, *Velazquez*, *Dürer*, *Van Dyck*, *Rembrandt*, *Rubens*, *Teniers*, *Watteau*, *Greuze* und *Claude Lorrain*. An der S.-Wand ein großes Fresko von *Chavannes*, allegorische Darstellung der Sorbonne mit den Figuren der Wissenschaft, Dichtkunst, Geschichte etc. Gegenwärtig sind die Wände des Saales mit großen *Gobelins* behängt, teils geliehen, teils dem Museum gehörig. Außerdem befinden sich hier Arbeiten von Capo di Monte, Malachit- und Emaille-Vasen, Nachbildungen von Tanagra-Figuren, Handschriften mit Miniaturmalereien etc. Im Alkoven an der N.-Seite (Pl. M) Aquarelle von *Wm. T. Richards* u. a. L. ein Schrank mit Photographieen in Bänden, deren Blätter sich durch eine sinnreiche Einrichtung umschlagen lassen ohne daß man sie mit der Hand berührt. — Nun durch den Saal R in den —

SAAL Q. Gemmen, Miniaturen, Gold- und Silberarbeiten. Die südl. Wandschränke enthalten die **Cesnolasche Sammlung cyprischer Schmucksachen* (hauptsächlich aus Curium): Goldschmuck, Spangen, Ringe, Weihgeschenke etc. (einige davon mit Gold und Silber plattiert). Der Sardonyx mit Boreas und Orithyia ist ein prächtiges Stück aus der Zeit des Emportauchens griechischer Kunst aus der Befangenheit des archaischen Stils, der Chalcedon mit dem Raub der Proserpina vielleicht das vollendetste Werk des letztern Stils, das auf uns gekommen ist. An der W.-Seite die *Johnston-King*'sche Sammlung geschnittener Steine, sowie Taschenuhren und Tabaksdosen. O. die *Moses Lazarus Collection* von Miniaturen und Tabaksdosen. N. Münzen, assyrische Cylinder, amerikan. Silber- und Goldarbeiten etc. Im n.ö. Eckschrank die *Bryant Vase*, von Tiffany, dem Dichter zu seinem 80. Geburtstage verehrt, eine vom Könige von Italien dem General Cesnola verliehene Goldmedaille, etc. Im s.ö. Schrank Silbersachen aus der Cesnolaschen Sammlung; im n.w. Schrank getriebene Silberarbeiten aus der Sammlung Demidoff; im s.w. Schrank zwei Sèvres-Vasen. In den mittlern Kasten Fächer. Gobelins von 1778. — Nun in den —

SAAL S (Wolfe Collection). Die von *Miss Catharine Lorillard Wolfe* († 1887) dem Museum hinterlassene Sammlung moderner Bilder enthält namentlich eine Anzahl trefflicher französischer und deutscher Werke (Spezialkatalog 10 c.). R. von der Eingangsthür No. 1. Porträt der Miss Wolfe, von *Cabanel*; l., auf der andern Seite der Thür: 2. *D. Huntington*, John David Wolfe, Vater der Miss Wolfe; 3. *Rosa Bonheur*, Hund; 10. *Dupré*, Heuwagen; 11. *Decamps*, Nachtpatrouille in Smyrna; 12. *Knaus*, alte Frau mit Katzen; *13. *Van Marcke*, Kühe; 15. *Bonnat*, Fellachenweib mit Kind; 18. *Munkacsy*, beim Pfandleiher; 19. *Vibert*, der Verweis; 20. *Bargue*, Baschi-Bozuk; 21. *Berne-Bellecour*, die Verlobten; *22. *Troyon*, holländ. Vieh; 25. *Merle*, Herbstblätter; 27. *Rosa Bonheur*, Entwöhnung der Kälber; 28. *W. v. Kaulbach*, die Kreuzfahrer vor Jerusalem (großes allegor. Bild, Farbenskizze zu dem Berliner Fresko); 30. *Lefebvre*, Mädchen von Capri; 36. *Piloty*, die klugen und thörichten Jungfrauen; 37. *Lambert*, Katze mit Jungen; 38. *Desgoffe*, Stillleben; 44. *Schreyer*, Araber auf dem Marsch; 45. *Leroux*, römische Frauen an den Gräbern ihrer Vorfahren; *48. *Gérôme*, Gebet in einer Moschee zu Kairo; 49. *Hans Makart*, der Traum nach dem Ball; 50. *Wappers*, die Vertrauten; *52. *Pierre A. Cot*, das Gewitter; 53. *Bonnat*, römisches Mädchen; 56. *Pasini*, Eingang einer Moschee; 57. *Rousseau*, Flußlandschaft; *59. *Corot*, Ville d'Avray; 60. *Troyon*, die weiße Kuh; 65. *Meissonier*, Schildermaler; 69. *Boldini*, Plauderei.

SAAL R (Fortsetzung der Wolfe Collection). *70. *Meissonier*, Adriaan und Willem van de Velde; 71. *Gérôme*, arabischer Knabe; 72. *Kaulbach*, Mädchenkopf; 75. *Jules Breton*, strickendes Bauernmädchen; 76. *Couture*, der faule Schüler; 77. *A. Achenbach*, Sonnenuntergang; *81. *J. Breton*,

Prozession in der Normandie; 82. *Marchand*, Abend im Elsaß; 83. *Defregger*, Tirolerin; 86. *Bouguereau*, Bruder und Schwester; 90. *Louis Haghe*, Toast im Wachlokal; 91. *Meissonier*, General und Adjutant; 92. *Narcisse Diaz*, heil. Familie; 100. *Detaille*, Gefecht zwischen Kosaken und der alten Garde; 101. *Horace Vernet*, Studie zu einem Bilde des Corso; 107. *Vibert*, der bestürzte Beichtiger; 108. *Henner*, Badende; *112. *Gabriel Max*, das letzte Zeichen; 113. *Isabey*, Bankettsaal; 115. *Schenck*, Verloren; 117. *Cabanel*, das sulamitische Weib; *121. *L. Knaus*, heil. Familie; 122. *Roybert*, Kartenspieler; 128. *Falero*, Zwillingssterne; 129. *Doré*, Rückzug von Moskau; 131. *Leloir*, der Trunk Milch; 137. *Detaille*, Kürassier; 142. *Alex. Bida*, Niedermetzelung der Mamluken 1811.

Saal T enthält Erinnerungen an *George Washington*, *Benjamin Franklin* und *Lafayette:* Bildnisse (u. a. zwei von chines. Künstlern und das älteste bekannte Bild Washingtons, in Miniatur), Büsten, Medaillons etc.

Wir überschreiten den obern Absatz von Treppe K3 und betreten Saal V, nebst Saal U moderne Bilder enthaltend.

Saal V. L. 22. *Kensett*, Lady George; 29. *Bonnat*, John T. Johnston, erster Präsident des Metropol. Museum of Art; 30. *J. F. Cropsey*, Landschaft; 33. *Josef Israels*, Erwartung; 36. *Kensett*, Landschaft; 37. *C. G. Hellqvist*, der schimpfliche Einzug der Bischöfe Peder Sonnavater und Master Knut, die erfolglos sich gegen Karl I. empört hatten, in Stockholm; 40. *Pecht*, Richard Wagner; *41. *François Auguste Bonheur* (Bruder von Rosa, 1824 geb.), Waldlandschaft mit Vieh; 44. *Hoffer*, Kopie von Couture's „Römern des Verfalls"; 47. *Clays*, Feier der Freigebung des Hafens von Antwerpen (1863); 38. *Julien Dupré*, der Ballon; 49-51. *Kensett*, Landschaften; 52. *Israels*, der schüchterne Liebhaber; 58. *Bolton Jones*, Frühling; 59. *George Fuller*, Nydia, aus den „Letzten Tagen von Pompeji"; 60. *Glisenti*, Jagdgeschichte; 61. *C. Piloty*, Thusnelda beim Triumphzuge des Germanicus in Rom (großes Bild, Replik des Münchner Gemäldes); 50. *J. W. Alexander*, Walt Whitman.

Saal U. L. (durch die S.-Thür von Saal V eintretend): 66. *Carl Marr*, Plauderstunde; 67. *Jul. Schrader*, Alex. v. Humboldt, mit dem Chimborazo im Hintergrunde. — *71. *Meissonier*, Friedland, 1807 (eines der wenigen größern Bilder des Meisters, Napoleon auf der Höhe seiner Macht umgeben von seinen Soldaten darstellend). Das Bild wurde von Mr. Henry Hilton für $ 66000 gekauft und dem Museum geschenkt. — 72. *C. H. Davis*, Abend; *75. *Fortuny*, spanische Dame; 76. *Dannat*, ein Quartett. *78. *Rosa Bonheur*, Pferdemarkt, das Hauptwerk der Künstlerin, aus zahlreichen Stichen bekannt, von Mr. Cornelius Vanderbilt bei Auflösung der Stewart Collection für $ 53000 gekauft und hierher geschenkt. — 84. *Gustave Brion*, Floß auf dem Rhein; 86. *Clairin*, maurische Schildwache; 88. *Maignan*, das Attentat von Anagni; 92. *George Inness*, Abend; *93. *Ed. Detaille*, Verteidigung von Champigny, ein Hauptwerk des Meisters, von Mr. Hilton geschenkt; 96. *Mauve*, Frühling; 99. *Meyer von Bremen*, Abendgebet (kleines Pastellbild); 100. *Koller*, Hugo van der Goes das Porträt der Maria von Burgund malend; 101. *R. Wylie*, Tod eines Vendeerhäuptlings; 104. *C. F. Ulrich*, Glasblumen von Murano; 105. *Baixeras*, Schiffer von Barcelona; 107-109, 114, 121. *Kensett*, Landschaften; 111. *Inness*, Eichen im Herbst; 118. *Bargue*, schlafender Lakai; 119. *Picknell*, Dezembertag; 120. *J. Alden Weir*, müßige Stunden; 125. *Elihu Vedder*, Schildwache; 128. *L'Hermitte*, Weinlese.

Galerie W (Eingang von der N.-Thür in Saal U) enthält chinesisches, japanisches und andres orientalisches Porzellan und eine Sammlung japanischer Schwerter. Die Galerie öffnet sich auf den Architektursaal G (S. 41). — Die Parallel-Galerie Z (von der SO.-Thür in Saal U zugänglich) enthält die *Collection of Oriental Art, eine reichhaltige Sammlung der verschiedenartigsten Erzeugnisse japanischer Kunst in Metall, Stein, Holz etc.

Saal X (von Galerie W oder Z zugänglich) enthält die Loan Collecton of Paintings (geliehene Bilder, deren Bestand von Zeit zu Zeit wechselt). Die Numerierung beginnt an der S.-Seite der n.ö. Thür. Gegenwärtig befinden sich hier u. a. folgende Bilder: 1. *Boughton*, Luccombe Chine auf der Insel Wight; 2. *Carl Marr*, das Geheimnis des Lebens; 9. *Bastien Lepage*, die Jungfrau von Orleans; 17. *Becker*, Kaiser Maximilian empfängt die Gesandten Venedigs; 20. *Merle*, Spinnerin; 22. *Corot*,

Teich; 26. *Meissonier*, der Leser; 33. *Dupré*, Landschaft; 39 *Brozik*, Columbus am Hofe Ferdinands und Isabellas; 40. *Bierstadt*, Donner Lake in Kalifornien; 45. *Gilbert Stuart*, John Jay; 50. *Delort*, Eroberung der holländ. Flotte im Texel durch französ. Husaren (1794); *53. *Alma Tadema*, eine Vorlesung des Homer; *56. *Gilbert Stuart*, George Washington; 58. *Trumbull*, Alex. Hamilton; 59. *Henner*, Magdalena am Grabe Jesu; 60. *C. Y. Turner*, Brautzug.

Saal Y. Alte Meister. Die Numerierung beginnt an der Thür bei Treppe K. L.: 2. *Rachel Ruysch* (1664-1750), Blumen und Früchte; 4. *Greuze*, Studienkopf; 5. *Karel de Moor* (1656-1738), Bürgermeister von Leyden und seine Frau; 7. *Teniers d. J.*, Hochzeitsmahl; 8. *Jan* und *Andries Both*, (1610-50), ital. Landschaft; 11. *B. van der Helst* (1613-70), holländ. Bürgermeister; 12. *Jan Steen* (1626-79), holländ. Kirmeß; 13. *A. de Vries*, Porträt; 14. *Aart de Gelder* (1645-1727), holländ. Admiral; *15. *Sir Peter Lely* (1618-80), Porträt; 21. *S. Ruysdael* (1615-70), Seestück; 20. *Lukas Kranach d. J.* († 1586), Porträt; *30. *Sir Joshua Reynolds* (1723-92), Hon. Henry Fane und seine Vormünder Inigo Jones und Charles Blair; 38. *G. Netscher*, holländ. Dame; 46. *M. van Heemskerck* (1498-1574), Porträt seines Vaters; *49. *Rubens*, Rückkehr der heil. Familie aus Ägypten; *50. *Fr. Hals*, Hille Bobbe, die Matrosenvenus von Harlem; *50 *J. de Heem* (1603-50), Stillleben; 69. *Lukas Kranach d. Ä.* (1472-1533), Kurfürst Friedrich von Sachsen; *70. *Van Dyck*, die h. Martha das Aufhören der Pest in Tarascon erflehend; 71. *Pannini* (1695 1768), Inneres der Peterskirche in Rom; 72. *Jac. Jordaens* (1593-1678), die Philosophen; 74. *Isaac van Ostade* (1601-58), Violinspieler; *77. *Jordaens*, der jugendliche Johannes der Täufer besucht das Jesuskind; 79. *Fyt* (1609-61), totes Wild; 80. *Hobbema* (1637-1709), holländ. Landschaft; 81. *J. Wouwerman* (1629-66), die Rast; 82. *A. van der Neer* (1619-83), Sonnenuntergang; 86. *Carlo Maratta* (1625-1713), Papst Clemens IX.; 90. *Teniers d. Ä.*, holländ. Küche; 94. *Snyders* (1579-1651), Früchte.

Das Souterrain, dem Publikum nicht zugänglich, enthält eine große Menge von Gegenständen, zu deren Aufstellung es noch an Raum fehlt.

Unweit der NW.-Ecke des Central Park wird jetzt ein schmaler neuer Park, der *Morningside Park* (Pl. NO 2) angelegt, der sich von 110th bis 123rd Str. erstreckt.

An den Hügeln am Hudson entlang zieht sich von 72nd bis 127th Str. der schöne ***Riverside Drive** oder **Park**, c. 3 M. lang, zum Teil bereits mit stattlichen Häusern und reizenden Villen besetzt, mit prächtigen Blicken auf den von Schiffen belebten Strom und das gegenüberliegende Ufer. Bei 88th Str. steht eine Kopie der Houdonschen *Washington-Statue* (S. 295). Nahe dem N.-Ende des Drive, auf Claremont Heights (W. 122nd Str.; Pl. O 1) das *Grab des Generals Ulysses S. Grant* (1822-85), dem jetzt ein prachtvolles Denkmal mit einem Kostenaufwand von $ 500 000 errichtet wird; daneben die *Claremont Tavern*.

Das S.-Ende von Riverside Drive ist mit dem Boulevard-Tramway (S. 12) oder dem Sixth Avenue El. Rail. (1/2 M.) zu erreichen; das N.-Ende und Grants Grabmal mit Cable-Car auf 125th Str. (S. 11).

Ö. vom Riverside Park, zwischen Amsterdam (Tenth) Avenue, dem Boulevard, 114th und 120th Str., liegen inmitten großer Parkanlagen die umfangreichen Gebäude des *Bloomingdale Insane Asylum* (Pl. NO 2), die demnächst den Neubauten von Columbia College (S. 37) Platz machen werden. Unweit s.w. (111th Str., zwischen Tenth Avenue und Morningside Park) das große *Leake & Watts Orphanage*, dessen Stelle für die neue bischöfl. *St. Johannes-Kathedrale* ausersehen ist (der Grundstein wurde am 27. Dez. 1892

gelegt). N. von Riverside liegt der Bezirk *Manhattanville*, mit zahlreichen alten Familiensitzen und dem *Kloster zum heiligen Herzen Jesu* (Pl. P 2), mit schönem Park. An der Ecke von Amsterdam Ave. und 129th Str. die *Sheltering Arms*, ein Zufluchsthaus für verlassene Kinder. In 143rd Str., zwischen Amsterdam und West End Avenue, das *Coloured Orphan Asylum.* Zwischen 153rd und 155th Str., am Fluß, liegt *Trinity Church Cemetery* (Pl. Q 1, 2), in zwei durch Brücken über den Boulevard verbundenen Abteilungen, in der Schlacht von Harlem Heights (16. Sept. 1776) der Schauplatz des erbittertsten Kampfes.

Der malerische Bezirk der ***Washington Heights**, von hier bis zum Spuyten Duyvil Creek und vom Hudson bis zum Harlem reichend, bietet hübsche Aussichten auf den Hudson und Harlem und lohnt einen Besuch. Während der Revolutionszeit fanden hier blutige Kämpfe statt. Zwischen 182nd und 186th Str. finden sich noch Reste von *Fort Washington* (auf dem höchsten Punkte der Insel, 80m über dem Hudson), das nach der Schlacht von Harlem Heights im Nov. 1776 gegen die britischen Truppen tapfer aber erfolglos verteidigt wurde.

An der Ecke von Eleventh Ave. und 162nd Str. steht die *Taubstummenanstalt* (Institution for the Deaf and Dumb), in 176th Str. das *Juvenile Asylum* und zwischen Amsterdam (Tenth) Ave. und 191st Str. das *Isabella Home* für alte Leute. Der Felshügel, auf dem das letztere steht, heißt *Fort George*, nach einer hier während der Revolution erbauten Schanze. Neue Anlagen, darunter eine schöne Fahrstraße am Fluß, sind nach allen Seiten im Entstehen.

Von den Brücken über den Harlem River verdienen nur zwei besondere Erwähnung: High Bridge und Washington Bridge. ***High Bridge**, bei 175th Str., für die Überführung des Croton Aquädukts über den Harlem erbaut, ist 426m lang und besteht aus dreizehn bis zu 35m hohen Bogen. Die eisernen Röhren der Wasserleitung liegen innerhalb des Mauerwerks der Brücke, die nur für Fußgänger passierbar ist (*Aussicht). An beiden Enden der Brücke befinden sich Restaurants (am W.-Ende das Park Hotel). Schöne Aussicht auch von dem Damm des Reservoirs am Ende der Brücke, sowie von dem Wasserturm daneben. — Die neue ***Washington Bridge,** etwas weiter aufwärts, bei 181st Str., 1886-90 mit einem Aufwand von fast $2 700 000 erbaut, besteht mit Ausnahme der steinernen Landpfeiler ganz aus Stahl und hat eine Gesamtlänge von 730m, mit zwei Bogen von je 155m Spannweite. Die asphaltierte Fahrbahn ist 45m, der Scheitel der Bogen 41m über dem Fluß.

Zum Besuch der beiden Brücken benutzt man am besten den Sixth Ave. El. Rail. bis 155th Str. und fährt von da auf dem Northern Railway (ohne zur Straße hinabzusteigen; Preis 5 c.) bis zum Fuße von High Bridge. Dann geht man über die Brücke und folgt dem W.-Ufer des Harlem bis Washington Bridge, von wo man mit Cable-Car zur 125th Str. zurückkehrt (El. Railway in Eighth Avenue).

Auch die neue *McComb's Dam Bridge* und der sie mit dem höchsten Teil der Washington Heights (155th Str.) verbindende *Viadukt* sind großartige Brücken- und Straßenbauten, die jetzt ihrer Vollendung entgegengehen.

Die **Wasserversorgung** von New York wird von dem Quellengebiet des

Croton, eines Flusses in der Grafschaft Westchester, 40 M. von New York aus bewirkt. Der *alte Croton-Aquädukt*, der über High Bridge führt (s. oben), wurde 1842 erbaut und hat eine Leitungsfähigkeit von täglich 455 000 Kubikmeter Wasser. Der **neue Croton-Aquädukt*, ein Wunderwerk der Ingenieurkunst, 1883-90 mit einem Aufwand von $ 25 000 000 erbaut, bildet einen über 4m h. Tunnel, der durchschnittlich 45m unter der Bodenfläche liegt und unter dem Harlem River in einer Tiefe von 90m unter dem Flußbett hindurchführt. Nach Vollendung der neuen Wasserreservoirs im Crotonbecken wird derselbe ein Leitungsvermögen von täglich 1$^1/_2$ Millionen Kubikmeter besitzen. Beide Wasserleitungen entleeren ihr Wasser im Central Park, wo das große Reservoir 4$^1/_2$ Millionen Kubikmeter faßt. Die eisernen Röhren, welche das Wasser durch die Stadt verteilen, haben eine Gesamtlänge von 660 M. Der neue Damm der Croton-Wasserwerke bei *Quaker Bridge*, 411m l., c. 84m hoch und an der Basis 65m breit, ist der größte der Welt.

Infolge eines im J. 1876 gefaßten Beschlusses über die Verbesserung der Schiffahrt im Harlem River war der Bau eines Schiffskanals geplant worden, doch wird das Projekt möglicherweise zu gunsten eines andern, das die Zuschüttung des Harlem River bezweckt, aufgegeben werden.

Der sog. **Annexed District**, n. und ö. vom Harlem, umfaßt *Morrisonia* (nach Gouverneur Morris benannt), *West Farms*, *Fordham*, *Mott Haven*, *Williamsbridge* (So. von Franzosen viel besucht) und mehrere andre jetzt von der Stadt aufgesogene Dörfer. Große neue Parkflächen wurden hier reserviert, sind aber noch nicht völlig angelegt, wie *Van Cortlandt Park* (428 ha), *Bronx Park* (262 ha), *Crotona Park* (54 ha) und *Pelham Bay Park* (696 ha), am Long Island Sound, 4 M. ö. von Bronx Park und 15 M. von der City Hall. *Central Avenue*, bei Mc Comb's Dam Bridge (s. oben) beginnend, ist die Hauptstraße für den Wagenverkehr. Der Annexed District wird von mehreren Pferdebahnlinien, dem Suburban Elevated Railway (bis 172nd Str.; vgl. S. 10), sowie den Harlem, Hudson River, New Haven & Hartford und Northern New York Railways durchzogen.

Die **Inseln** im East River enthalten die gemeinnützigen Anstalten der Stadt (Erlaubnis zur Besichtigung durch die Commissioners of Public Charity, 66 Third Avenue). *Blackwell's Island* (Fährboot von E. 26th Str.), 48 ha groß, ist eine lange schmale Insel, die sich ungefähr von 50th bis 86th Str. erstreckt, mit dem Zuchthaus (Penitentiary), der Irrenanstalt für Frauen, dem Arbeitshaus, Armenhäusern und dem Charity Hospital. „To be sent to the Island" heißt in New York soviel als ins Zuchthaus geschickt werden. Auf *Ward's Island* (80 ha), gegenüber 110th Str., befinden sich die Irrenanstalt für Männer, das Asyl für Trunksüchtige und das Hospital für Auswanderer. Ward's Island wird von Astoria und Blackwell's Island durch *Hell Gate* getrennt, eine scharfe Biegung des Flusses, durch die das Wasser mit starker Strömung fließt. Die unterseeischen Riffe, die früher hier die Schiffahrt sehr gefährdeten, wurden 1876 und 1885 durch Sprengungen mit Nitro-Glycerin beseitigt. Auf *Randall's Island*, n. von Ward's, dem Harlem River gegenüber, die Anstalt für Blödsinnige, das Zuchthaus und die Kinderspitäler. — Die Inseln im Hafen sind S. 4 beschrieben.

Umgebungen von New York.

1. Staten Island (Fähre von Whitehall Str. nach St. George in $^1/_2$ St.; Fahrpreis bis St. George und allen andern Stationen zwischen Erastina und Arrochar 10 c.). — **Staten Island**, auf der S.-Seite des Hafens von New York, von New Jersey durch den *Staten Island Sound* und den *Kill van Kull* und von Long Island durch die *Narrows* (S. 4) getrennt, hat ein Areal von c. 60 Sq.-M. und (1890) 51 600 Einw. Die Oberfläche der Insel ist hügelig und abwechslungsreich, von kleinen Dörfern und den Villen der New Yorker belebt. Von den Höhen genießt man treffliche Blicke auf den Hafen und das Meer. Die schönste Promenade ist *Richmond Terrace*, an der N.-Küste. Von *St. George* führen Eisenbahnen (Staten Island Rapid Transit) westl. an der N.-Küste entlang, s.ö. nach *Fort Wadsworth* und *Arrochar*, und s. (bei Clifton abzweigend) nach *Tottenville*. Die North Shore Line führt über (1 M.) *New Brighton* (Castleton Hotel, Pavilion, $4, etc.),

das größte Dorf der Insel, mit vielen Villen und Hotels; $1^3/_4$ M. *Sailor's Snug Harbour*, mit großem Asyl für Seeleute (Einkommen $100000; davor ein Standbild des Gründers R. R. Randall, von St. Gaudens); $2^1/_2$ M. *Livingston*, mit dem Staten Island Cricket Club, dem Staten Island Athletic Club etc.; 4 M. *Port Richmond* (St. James Hotel); $5^1/_2$ M. *Erastina*, mit dem Vergnügungslokal Erastina Grove. Weiterhin führt die Bahn über den Sound nach New Jersey. — In (1 M.) *Tompkinsville* (Bay View), an der Arrochar Line, ist das Hauptquartier des Seawanhaka Yacht Club (S. 16) und des New York Canoe Club (S. 16). $1^3/_4$ St. *Stapleton*, der Geburtsort des Commodore Cornelius Vanderbilt (1794-1877), der durch Errichtung einer Fähre nach New York den Grund zu seinem ungeheuren Vermögen legte; $2^1/_2$ M. *Clifton*, wo Garibaldi eine Zeitlang wohnte; $3^1/_2$ M. *Fort Wadsworth* (S. 4); $4^1/_2$ M. *Arrochar* oder *South Beach*, besuchter Ausflugsort der New Yorker (Bootfahrten, Seebäder etc.). — Am längsten ist die südl. nach Tottenville führende Bahn, von Clifton (s. oben) über *Grant City*, mit dem Mausoleum der Familie Vanderbilt, *Giffords*, *Woods of Arden* und *Prince's Bay* nach (16 M.) *Tottenville* (Union House), mit dem alten Billop-Hause (c. 1670), wo General Howe nach der Schlacht von Long Island mit Franklin und John Adams zusammentraf (Dampffähre nach *Perth Amboy*, S. 198). Viele Punkte im Innern der Insel sind vom Tagestreiben noch unberührt und bieten dem Wanderer lohnende Ausflugsziele. Näheres s. in Kobbe's „Staten Island".

2. New Jersey-Küste. Die Städte am r. Ufer des Hudson oder N. River, New York unmittelbar gegenüber, bilden zwar mit diesem eigentlich nur eine Stadt, liegen aber in einem andern Staate (New Jersey) und stehen unter gesonderter Verwaltung. Fähren s. S. 13. **Jersey City** *(Taylor's Hotel)*, die südlichste und größte, mit 163000 Einw., besitzt zahlreiche Glasfabriken, Zuckersiedereien, Maschinenfabriken, Gießereien und andre industrielle Anlagen, die Bahnhöfe von ungefähr der Hälfte der in New York mündenden Bahnen und die Docks einiger transatlantischen Dampferlinien. Außer ein paar Kirchen und einem neuen Stadthaus (im Bau) hat sie keine bemerkenswerten Bauten. — N. von Jersey City liegt **Hóboken** *(Hot. Meyer, Busch, Nägeli)*, mit großen Seidenfabriken und (1890) 43648 Einw., zum großen Teil Deutsche. Hier befinden sich u. a. die Werfte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft und des Norddeutschen Lloyd (S. 4). In *Stevens Park*, am Fluß, das *Stevens Institute*, eine namhafte polytechnische Schule; darüber auf der Höhe *Castle Stevens*, einst Wohnsitz ihres Gründers, des verstorbenen Commodore Stevens. Weiter n. die *Elysian Fields*, öffentliche Anlagen mit hübscher Aussicht auf den Hudson, jetzt vernachlässigt. — Jenseit Hoboken liegt *Weehawken*, mit c. 2000 Einw.; hinter Hoboken auf einer Anhöhe *Guttenberg* (1947 Einw.), mit Winter-Rennbahn und einer großen Brauerei (Biergarten auf dem Dach). — W. von Weehawken liegt *Hudson City*, mit dem *Schützenpark*, einem von Deutschen viel besuchten Vergnügungsort. — *Fort Lee*, an der Stelle des aus der Revolutionszeit bekannten Forts d. N., am Beginn des höchsten Teils der *Palisaden* (S. 130), schräg gegenüber von 170th Str. (Fähre von Canal Str. oder 129th Str.), ist jetzt Eigentum einer Gesellschaft, die ein gutes Hotel mit Pavillon gebaut und den kl. *Palisades Park* angelegt hat. Die Aussicht von den Palisaden weiter aufwärts ist sehr schön.

3. *Brooklyn*, *Coney Island* und andre Punkte auf *Long Island*, s. R. 3.

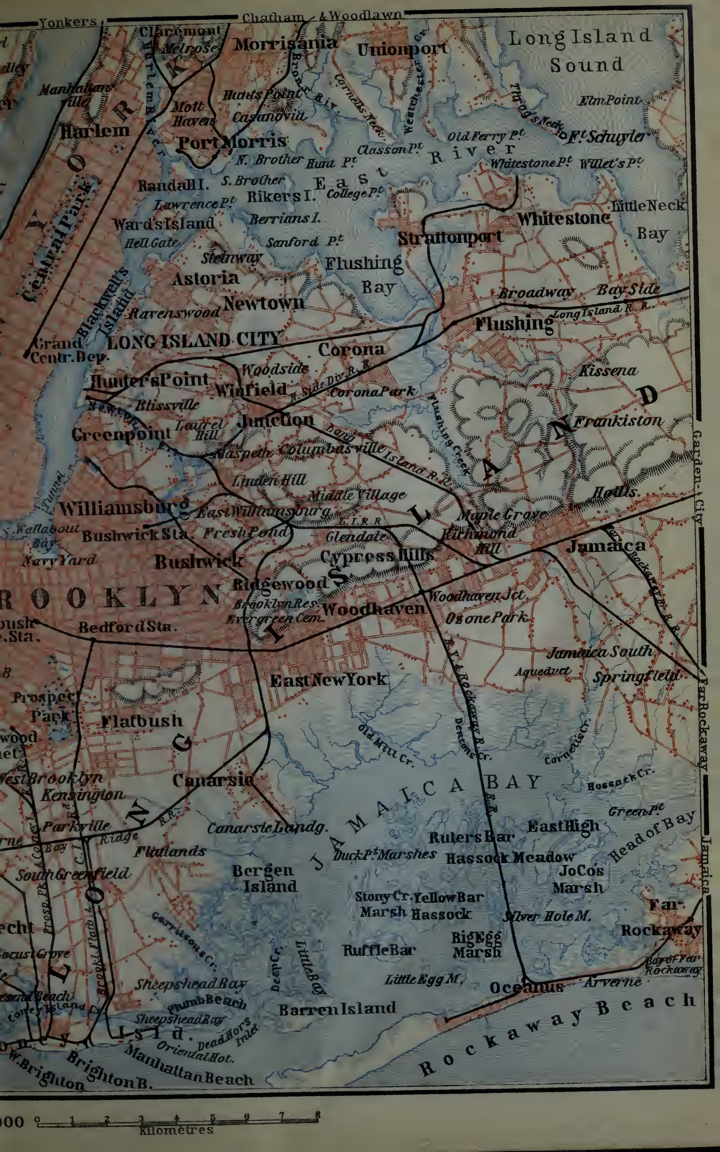
Andre von New York leicht zu erreichende Ausflugsorte sind *Long Branch* und die übrigen Seebäder an der New Jersey-Küste (S. 200); *Yonkers*, *Dobbs Ferry*, *Tarrytown* etc. am Hudson (S. 130); *Glen Island*, *New Rochelle* etc. am Long Island Sound (S. 62); *Greenwood Lake* (S. 176) etc.

Von New York nach Chatham, 127 M., Eisenbahn in $3^1/_2$-$4^3/_4$ St. Diese Bahn wird von den Bewohnern der n. von Manhattan Island gelegenen Vororte viel benutzt. Von New York bis (12 M.) *Woodlawn* s. S. 51. Die Bahn überschreitet den *Bronx River* und folgt seinem l. Ufer. Von (44 M.) *Golden's Bridge* führt eine Zweigbahn nach (7 M.) *Lake Mahopac*. 52 M. *Brewster's*, Knotenpunkt des New England Railroad nach Boston (S. 58). Von (127 M.) *Chatham* führen Bahnen nach (38 M.) *Lebanon Springs* (S. 124) und (57 M.) *Bennington*, sowie nach (17 M.) *Hudson* (S. 134).





Little Falls
Paterson
Passaic
Hackensack
Hackensack
Verona
Watchung
Delawanna
Rutherford
Franklin
Passaic River
B E R G E N
Berrys Creek
Fairview
Montclair
Nutley
Lyndhurst
Eagle Rock
Third River
Avondale
Hackensack River
Granton
Kingsland
Glen Ridge
Bloomfield
Essex
Belleville
Llewellyn Park
Second River
Soho
Jersey City Waterworks
Kingsland Cr.
D. L. & W. R. R.
N. Y. L. E. & W. R. R.
New Durham
Woodside Park
Secaucus
Union Town
North Newark
Saw Mill Creek
Schützen Pk.
Union
Mc Clellan
Woodside
Kearney
West
Orange
Brick Church
Riverside
Arlington
H U D S O N
Aqueduct
Penhorn Cr.
Tyler Park
Orange Valley
East Orange
Snake Hill
Hoboken
Grove Street
Roseville
South
Fairmount Cem.
Paterson & Newark R.R.
Hudson City
Harrison
D. L. & W. R. R.
Hoboken
Orange
Passaic River
Meadows
Hackensack River
Bergen
NEWARK
HUDSON
Irvington
Morris C.
Newark & New York R.R.
Hilton
JERSEY CITY
Hackensack
West-
Bergen
Communipaw
South-
Easton
New Brunswick
Roselle
Lyons Farms
Waverly
Pierson Cr.
Claremont
Elizabeth River
Morse Cr.
Ellis I.
Black Tom
Salem
Passaic Light
Woodruff Cr.
Bound Cr.
Greenville
Cavan Pt.
Governors I.
Liberty I.
Great Island
Oyster Cr.
Pamrapo
NEWARK BAY
U P P E R
Red Hook
Bayonne
Erie Basin
Pennsylvania R.R.
Newark Br.
El Mora
B A Y
Gowanus B.
Centerville
Constable Pt.
Elizabeth Ave.
ELIZABETH
Bergen Pt.
Elizabeth Port
Corner Stake L.
Shooter I.
Kill van Kull
St George
Tompkinsville
New Brighton
Livingston
Snug Harbor
Bayway
Baltimore & New York
Howland Hook
Tower H.
Port Richmond
West New Brighton
Bennett Pt.
Bay Ridge
Erastina
Old Place
Elm Park
Owl Head
Summerville
Stapleton
Graniteville
The
Bloomfield
R I C H M O N D
Clifton
Narrows
Fort Hamilton
Tremley
Castleton
Concord
Duncan Island
Phoenixville
Fort Lafayette
Willow Brook
Grasmere
Wadsworth
Ft. Tompkins
Rahway River
Chelsea
STATEN ISLAND
Arrochar
Ft. Tompkins Light
Carteret
MIDDLESEX
Arthur Kill
New Springville
Linden Park
Gravesend
Island View
Long Neck
Garretson
Hoffmann Island
Norton Pt. (West End)
Egbertsville
Grant City
Perth Amboy
Fresh Kills
Richmond
New Dorp
Star Landing
Fresh Kills
Tottenville
Philadelphia
New Brunswick
Wagner & Debes' Geog! Estab! Leipzig.
0 1 2 3 4 5
Statute Miles



Yonkers
Chatham & Woodlawn
Long Island Sound
Claremont
Melrose
Morrisania
Unionport
Harlem
Mott Haven
Port Morris
Hunts Point
Westchester Cr.
Cornells Neck
Throg's Neck
Ft. Schuyler
Elm Point
Old Ferry Pt.
Classon Pt.
East River
N. Brother
S. Brother
Hunt Pt.
Whitestone Pt.
Willet's Pt.
Randall I.
Rikers I.
College Pt.
Lawrence Pt.
Berrians I.
Ward's Island
Whitestone
Little Neck Bay
Central Park
Hell Gate
Sanford Pt.
Strattonport
Steinway
Flushing Bay
Astoria
Blackwell's Island
Broadway
Bay Side
Ravenswood
Newtown
Long Island R. R.
Flushing
Grand Centr. Dep.
LONG ISLAND CITY
Corona
Woodside
Kissena
Hunter's Point
Winfield
Corona Park
Blissville
Junction
Flushing Creek
Frankiston
Greenpoint
Laurel Hill
Maspeth
Columbusville
Long Island R. R.
Garden City
Linden Hill
Middle Village
Hollis
Williamsburg
East Williamsburg
Maple Grove
Wallabout Bay
Bushwick Sta.
Fresh Pond
Glendale
L. I. R. R.
Richmond Hill
Jamaica
Navy Yard
Bushwick
Cypress Hills
Rockaway Br. R. R.
BROOKLYN
Ridgewood
Brooklyn Res.
Woodhaven
Woodhaven Jct.
Evergreen Cem.
Ozone Park
Bedford Sta.
Jamaica South
Aqueduct
Springfield
Prospect Park
East New York
Far Rockaway
Flatbush
Old Mill Cr.
Cornelius Cr.
West Brooklyn
Kensington
Canarsie
JAMAICA BAY
Hossack Cr.
Parkville
Green Pt.
Canarsie Landg.
East High
Head of Bay
Ridge
Rulers Bar
Flatlands
Duck Pt. Marshes
Hassock Meadow
South Greenfield
Bergen Island
Jo Co's Marsh
Stony Cr.
Yellow Bar
Marsh
Hassock
Silver Hole M.
Far Rockaway
Gerritsens Cr.
Big Egg Marsh
Ruffle Bar
Bay of Far Rockaway
Locust Grove
Deep Cr.
Little Bay
Little Egg M.
Oceanus
Arverne
Sheepshead Bay
Plumb Beach
Rockaway Beach
Barren Island
Coney Island Cr.
Sheepshead Bay
Dead Horse Inlet
Oriental Hot.
W. Brighton
Brighton B.
Manhattan Beach
Kilometres



3. Brooklyn und Long Island.

Coney Island. Rockaway Beach.

Brooklyn. — **Hotels:** St. George, Pineapple Str., $3-5, Z. von $1; Pierrepoint House, Montague Str., Ecke von Hicks Str., $3-3½; Mansion House, Brooklyn Heights, gegenüber Wall Str., $3-3½, alle bei Brooklyn Bridge; Clarendon, Washington Str., Z. von $1 an.

Bahnhöfe. *Flatbush Avenue Station*, Flatbush Ave., Ecke von Fourth Ave., für den Long Island Railroad (und Boston, S. 61); *Union Depot*, Fifth Ave., Ecke 36th Str., für Coney Island, Unionville, West Brighton etc.; *Brooklyn & Brighton Beach Station*, Ecke von Atlantic und Franklin Avenues, für Brighton Beach.

Elevated Railroads. Fünf Linien von El. Railways, denen in New York (S. 10) ähnlich, durchziehen Brooklyn nach allen Richtungen (Fahrpreis 5 c.). Vier derselben laufen von Brooklyn Bridge (oder Fulton Ferry) aus, die fünfte am Ende von Broadway (gegenüber Grand Str., New York). Auch eine Anzahl Pferdebahnen sind vorhanden.

Fähren nach New York s. S. 13. — **Brücken-Cars** s. S. 11.

Brooklyn, mit (1890) 806 343 Einw., ist an Umfang und industrieller Bedeutung die vierte Stadt der Verein. Staaten, wird aber durch die Nähe New Yorks vollständig in den Schatten gestellt. Es liegt unmittelbar gegenüber von New York am W.-Ende von Long Island und bedeckt einen Flächenraum von 21 Sq.-M. Der Volksmund nennt Brooklyn die „City of Churches", auch wohl das „Dormitory of New York", weil viele seiner Bewohner New Yorker Geschäftsmänner sind, die Abends nach Brooklyn zurückkehren.

Brooklyn (Breuckelen) wurde 1623 von Wallonen gegründet, deren erste Ansiedelung bei Wallabout Bay lag (S. 50). Das hervorragendste Ereignis in seiner Geschichte ist die Schlacht von Long Island, 26. Aug. 1776, die auf den Höhen hinter der Stadt stattfand und mit der Niederlage der Amerikaner endete (S. 23).

Der Gesamtwert der Fabrikate von Brooklyn belief sich 1890 auf 253 Millionen Dollars. Die wichtigsten Industriezweige sind Zucker- und Ölsiederei, Schiffbau, Fleischexport, chemische, Seil-, Teppich- und Kessel-Fabriken. Auch der Handel ist sehr bedeutend.

Fulton Street, der Broadway von Brooklyn, beginnt bei Fulton Ferry unmittelbar südl. von Brooklyn Bridge (S. 28) und läuft von hier erst nach S., dann nach O. 6 M. weit bis zu den östl. Vororten. Der King's Co. Elevated Railroad und mehrere Tramways befahren sie. Von der Brücke oder Ferry erreicht man bald (10 Min.) einen freien Platz vor der **City Hall**, einem großen Gebäude in weißem Marmor mit ionischem Säulenportikus und Turm. Gegenüber erhebt sich ein treffliches Standbild des berühmten Kanzelredners *Henry Ward Beecher* († 1887), von Ward. Ö. von City Hall steht das *County Court House*, im korinthischen Stil; daneben die *Municipal Buildings* und die *Hall of Records*. — Etwas n. von City Hall Square, an der Ecke von Washington Str. und Johnson Str., die neue **Post Office**, ein hervorragend schöner Bau, der die Mehrzahl der in Amerika stets sich wiederholenden Mansardenbauten weit übertrifft, aber durch seine Lage wenig begünstigt ist.

Von City Hall Square führt Montague Street, mit der *Academy of Music* (gute Konzerte), dem *Art Association Building* (Kunstausstellungen) und der *Brooklyn Library* (100 000 Bde.)

w. zum East River, wo sie in einer Terrasse mit prächtigem Blick auf New York und den Hafen endet. Dieser Bezirk, die ***Brooklyn Heights**, ist der schönste und angenehmste Teil von Brooklyn und enthält zahlreiche stattliche Häuser. Hier liegen die drei S. 49 gen. Hotels, viele große Miethäuser und die hauptsächlichsten Clubs (Hamilton, Jefferson, Brooklyn, Excelsior). Die Heights erheben sich vom Strom unmittelbar zu einer Höhe von 20-30m, an ihrem Fuß nur für eine schmale Straße Raum lassend. Die Hauptstraße der Brooklyn Heights und die beliebteste Sonntagspromenade in Brooklyn ist CLINTON STREET, die sich von Fulton Str., Montague Str. kreuzend, bis zur *Gowanus Bay* erstreckt. In derselben, an der Ecke von Pierrepoint Str., das stattliche Gebäude der **Long Island Historical Society**, mit einer Bibliothek von 60000 Bdn. und kl. Museum. In Pierrepoint Str. die *Dutch Reformed Church* und die unitar. *Church of the Saviour* (Ecke von Monroe Pl.). *Holy Trinity Church*, an der Ecke von Montague Str., die bischöfliche Hauptkirche von Brooklyn, hat einen 83m h. Turm. In Remsen Str., der nächsten Querstraße, an der Ecke von Henry Str., die congregationalistische *Church of the Pilgrims*, mit einem in die Fassade eingemauerten Originalstein aus Plymouth (S. 77). Etwas weiter in Clinton Str., Ecke von Livingston Str., (l.) die hübsche bischöfl. *Church of St. Ann.* Clinton Str. durchschneidet dann die breite und belebte ATLANTIC AVENUE, die r. zu der Ferry nach Whitehall Str. in New York hinabführt (S. 13).

Plymouth Church, die berühmteste Kirche in Brooklyn, wo *Henry Ward Beecher* (s. S. 49) 40 Jahre lang predigte, steht am N.-Ende der Heights, in Orange Str., zwischen Hicks Str. und Henry Str., 8 Min. von Brooklyn Bridge. Jetziger Pastor ist *Dr. Lyman Abbot.*

Zur City Hall zurückkehrend und Fulton Str. weiter nach O. verfolgend, erblickt man bald r., Ecke von Bond Str., das Haus der *Young Men's Christian Association*, mit schöner Turnhalle. 10 Min. weiter führt Fort Green Str. l. in 3 Min. zu dem kleinen *Washington Park*, an der Stelle des ehem. Fort Green angelegt. Fort Green Place führt r. zur *Flatbush Station* (S. 49). In der weiterhin l. abzweigenden Clinton Avenue an der Ecke von Greene Ave. das große neue **Tabernacle**, wo Dr. Talmage jeden So. vor 3-4000 Zuhörern predigt.

In Ryerson Str., zwischen Willoughby und De Kalb Avenue, steht das ***Pratt Institute**, eines der größten und vorzüglichsten technischen Institute Amerikas, 1884-87 von Charles Pratt gegründet und reich ausgestattet. Dasselbe umfaßt Schulen der Technologie, Hauswirtschaft, Kunst, Musik, Mechanik etc. und wird von 3300 Studierenden besucht. Der Besuch ist Mo. Mi. Fr. 10-12 und 3-5 (im Winter auch 7.30-9.30 Ab.) gestattet und für Fachmänner interessant; das technische Museum ist Mo. Fr. 7.30-9.30 und Mi. 3-5 Nm. geöffnet. Die *Froebel Academy*, 686 Lafayette Avenue, steht unter der Leitung des Pratt Institute.

Clinton Avenue endet n. an dem **United States Navy Yard** an *Wallabout Bay*, der Haupt-Marinestation des Landes, mit 2000 Ar-

beitern (Zutritt auf Ansuchen am Thor Di. u. Sa., für Fremde auch an andern Tagen; Eingang in Flushing Avenue). Der eigentliche Yard ist fast 20 ha groß, der ganze Komplex umfaßt beinah 60 ha. Zu den Sehenswürdigkeiten gehören zwei Trockendocks, je 140 und 93m lang. Das *United States Naval Museum* enthält sehenswerte Sammlungen. Einige Kriegsschiffe liegen hier in der Regel vor Anker, andre in den Docks. Ö. erhebt sich das *U. S. Naval Hospital*, mit Säulenfront.

Das größte der Brooklyner **Docks** ist das *Atlantic Basin*, c. 1½ M. südl. von der Brücke, mit einem Areal von 16 ha und einer Werftlänge von 2 M. — ¾ M. weiter südl., an Gowanus Bay, die *Erie Docks*.

Einen Besuch verdient in Brooklyn vor allem der schöne ***Prospect Park**, auf einer Anhöhe im S. der Stadt, mit reizenden Aussichten auf Brooklyn, New York, den Hafen, das Meer und Long Island.

Der Haupteingang ist am Ende von Flatbush Ave. (Tramway von Fulton Ferry). Die ovale Plaza davor schmücken ein *Standbild Lincoln's*, ein *Memorial Arch* für im Bürgerkriege gefallene Soldaten und Seeleute und ein schönes *Standbild James Stranahan's*, von Macmonnies. Parkwagen zu Spazierfahrten im Park 25c.

Prospect Park, mit einem Areal von 220 ha, ist zwar weniger kunstvoll angelegt als Central Park, aber reicher an Naturschönheiten. Viele alte Bäume; der See an der S.-Seite ist 24 ha groß. *Lookout Hill* erhebt sich 55m ü. M. (Samstags Konzerte). Im Park ein Denkmal für *John Howard Payne* († 1852), den Dichter von „Home, Sweet Home". Eine Tafel in *Battle Pass* erinnert an die Schlacht von Long Island (S. 49). — Von der Plaza führt der *Eastern Parkway*, ein schöner 2½ M. langer, 60m br. Boulevard ö. nach dem *East New York* genannten Stadtteil. Nahe beim S.-Ende des Parks beginnt der **Ocean Parkway*, der bis (5 M.) *Coney Island* (S. 52) führt und einen der angenehmsten Zugänge dorthin bildet.

Ninth Avenue und andre an den Prospect Park anstoßende Straßen enthalten eine Anzahl der schönsten Privathäuser von Brooklyn. Zu den stattlichsten Gebäuden in der Nähe des Parks gehören der großartige *Riding and Driving Club* (bei der Plaza) und der *Montauk Club* (Ecke der Eighth Avenue).

Der Besuch von Prospect Park läßt sich gut mit einer *Spazierfahrt über *Bay Ridge* nach *Fort Hamilton* verbinden (1½ St.), mit herrlichen Blicken auf den Hafen von New York.

Vom SW.-Eingang von Prospect Park der Ninth Avenue in s. Richtung folgend, erreicht man bald (½ M.) den NO.-Eingang des ***Greenwood Cemetery**, einer der schönsten Friedhöfe in Amerika, mit Prospect Park an Reiz der Anlage und der Aussichten wetteifernd. Der Friedhof hat einen Flächenraum von 160 ha.

Der (n.) Haupteingang ist in Fifth Avenue (Ecke 25th Str.), dem Terminus des Fifth Avenue Elevated Railroad von Brooklyn Bridge. Schönes Eingangsthor aus Braunstein, 43m breit, mit Basreliefs und 30m h. Turm. Pläne des Friedhofs mit Angabe der Gräber sind hier zu haben (10 c.). Bemerkenswert wegen ihres Gegenstandes oder ihrer Ausführung sind u. a. die Denkmäler der *New York Volunteers* (Sect. H); *Roger Williams* (S. 60); *De Witt Clinton* (S. 137; 108); *Elias P. Howe*, Erfinder der Nähmaschine (H); *S. F. B. Morse*, Erfinder des elektr. Telegraphen (25); *Horace Greeley* (S. 27; 35); *Henry Ward Beecher* (S. 50; 280); *Lola Montez; John Matthews* (64); *Peter Cooper* (S. 29; 101); *A. S. Scribner* (160); *James Gordon Bennett* (107) und die Opfer des Brooklyner Theaterbrandes (N.). Das kostspielige Denkmal der *Charlotte Canda* (92) rechtfertigt kaum seinen Ruf. Besonders lohnend ist der Besuch von Greenwood Cemetery während der Blütezeit der Hundsbeere (Dog-Wood, *Cornus Florida*) Ende Mai oder Anfang Juni.

Andre bei der vorstehenden Wanderung nicht berührte Punkte von mehr oder weniger Interesse sind die *römisch-kathol. Kathedrale*, Ecke von Lafayette und Vanderbilt Ave.; die hübsche römisch-kath. Kirche *St. Augustine*, Ecke von Sixth Ave. und Sterling Place; das *Polytechnic Institute*, Livingston Str.; die *Young Women's Christian Association*, Ecke von Flatbush Ave. und Schermerhorn Str.; und der *Cemetery of the Evergreens*, bei East New York (s. oben). — Das Brooklyn Institute, 1824 gegründet und 1890 reorganisiert, ist eine Akademie der Wissenschaften und Künste mit ungefähr 2000 Mitgliedern. Es umfaßt 25 Abteilungen, deren jede regelmäßige Sitzungen und Vorlesungskurse hält. Dem Institut ist ein Stück Land von $3^1/_2$ ha am Prospect Park zugeteilt worden, auf welchem ein großes Museum von 130m im Quadrat erbaut werden soll.

N. von Brooklyn und von ihm durch Newton Creek getrennt liegt **Long Island City**, mit (1890) 30506 Einw., aus den Bezirken *Hunter's Point*, *Astoria* und *Ravenswood* bestehend, der letztere mit hübschen Wohnhäusern und großen Gärtnereien. In Hunter's Point (Fähre nach 34th Str., New York) ist der Terminus des *Long Island Railroad* (nach allen Punkten auf Long Island).

Long Island, eine lange fischförmige Insel, 120 M. lang und 8-20 M. breit, erstreckt sich längs der Küste der Staaten New York und Connecticut von der Mündung des Hudson bis über die Mündung des Connecticut River hinaus, vom Festlande durch die geschützte Wasserstraße des *Long Island Sound* (S. 62) getrennt. Die Insel ist 1680 Sq.-M. groß und hat (1890) 1029097 Einw. (incl. Brooklyn). Der Boden ist flach. Eine Sandbank, von schmalen Einfahrten durchbrochen, läuft in einiger Entfernung vom Lande an der ganzen Südküste entlang. Hier liegen Coney Island und andere von den New Yorkern viel besuchte Seebäder. Für den gewöhnlichen Touristen ist der Besuch von Long Island kaum lohnend, mit Ausnahme etwa eines flüchtigen Blicks auf das bunte Treiben in Coney Island.

Coney Island, das westlichste Stück der Sandbank, ist ein kahler Streifen weißen Sandes, 5 M. lang und $^1/_4$-1 M. br., von Long Island durch einen kleinen Wasserlauf und von dem nächsten Teil der Sandbank (Rockaway Beach) durch eine schmale Einfahrt getrennt, die sich auf *Jamaica Bay* öffnet. Die Insel besteht aus vier Bezirken: *West End* oder *Norton's Point*, *West Brighton*, *Brighton Beach* und *Manhattan Beach*. Wer Coney Island nur für ein paar Stunden besucht, geht am besten nach West Brighton und kehrt über Manhattan Beach zurück, wo man eventuell am besten übernachtet. Während der Season (Juni-Sept.) wird Coney Island von mindestens 10 Millionen Menschen besucht; Hunderttausende drängen sich hier oft an einem Tage zusammen. Die Preise der Hotels und Restaurants sind am höchsten am O.-, am niedrigsten am W.-Ende der Insel, doch reicht in den teureren Häusern eine Portion in der Regel für 2 Personen aus. *West End* oder *Norton's Point* (Norton's Hotel), das alte, ursprüngliche Coney Island, verdient heute kaum einen Besuch.

West Brighton (*West Brighton Hotel*), ungefähr in der Mitte der Insel, ist der besuchteste und charakteristischste, wenn auch nicht der eleganteste Teil von Coney Island; das Schauspiel. welches sich hier an schönen Sommersonntagen entfaltet, spottet jeder Beschreibung. Der Strand ist voll von Schaustellungen aller Art; zu den bleibenden „Attractions" gehören zwei

300 und 400m lange Piers, ein kolossaler Elephant, 45m h., mit Restaurant, Tanzsaal etc. im Innern, und ein hohes Observatorium (*Aussicht). West Brighton ist von New York mit Dampfboot von Pier 1 (an der Battery) oder von W. 23rd Str. zu erreichen (Retourbillet 50 c.), oder mit Dampfboot von Whitehall Str. nach *Bay Ridge* und von da mit dem Sea Beach Railroad (gleicher Preis); von Brooklyn mit dem Prospect Park and Coney Island Railroad (Retourbillet 35 c.), dem Bath and Coney Island R. R. (gleicher Preis), oder über den Ocean Parkway (S. 51). West Brighton ist mit (3/4 M.) Brighton Beach durch eine schöne Straße (den *Concourse*) und einen Elevated Railroad (5 c.) verbunden.

Brighton Beach besteht aus dem großen *Brighton Beach Hotel*, einem Erfrischungspavillon, mehreren Badehäusern und einem Musikpavillon, wo ein gutes Orchester mehrmals tägl. spielt. Es wird besonders von Brooklyn aus viel besucht und ist von dort entweder über West Brighton (s. oben) oder mit dem Brighton Beach and Brooklyn Railway zu erreichen (20 c., hin und zurück 35 c.). Mit Manhattan Beach ist es durch den *Marine Railway* verbunden (5c.).

Manhattan Beach (*Manhattan Hotel*, nach dem European Plan, ein großer Holzbau, über 200m lang; *Oriental*, American Plan, für längern Aufenthalt) ist der fashionabelste und schönste Teil von Coney Island. Die Hotels haben große Parkanlagen und Badegelegenheit für viele Hundert Personen (Eintritt zu dem Amphitheater beim Manhattan-Badeplatz 10 c.); Nachm. und Abends Konzert. Der Strand ist elektrisch beleuchtet und Abends findet fast täglich Feuerwerk statt. Manhattan Beach ist über Brighton Beach oder West Brighton (s. oben), von New York mit Fähre nach Hunter's Point (S. 52) und von da mit Bahn, oder von der Flatbush Avenue Station in Brooklyn zu erreichen (Retourbillet 50 c.). Reisende mit Retourbilletten nach West Brighton oder Manhattan Beach können auf der einen oder andern Route zurückkehren.

Rockaway Beach (*Carman House*), der nächste Abschnitt der Sandbank, ist eine weniger überfüllte und billigere Wiederholung von Coney Island. Der Ausflug dorthin von New York mit Dampfboot (1 1/2 St., Retourbillet 50 c.) gewährt einen trefflichen Überblick über den Hafen und Coney Island. Rockaway Beach ist auch von Long Island City (34th Str., Fähre) mit Bahn zu erreichen. *Far Rockaway*, am ö. Ende des Strandes, hat mehrere Sommerhotels, wird aber von Ausflüglern nicht besucht.

Long Beach (**Long Beach Hotel*, $ 4-5), der nächste Sandstreifen, mit vorzüglichem Badestrand, wird mehr zu längerm Aufenthalt gewählt und ist mit Bahn über Long Island City zu erreichen (vgl. S. 52; Retourbillet 50 c.). Weiter n. liegt *Great Sound Beach*, ein 40 M. langer, 1/4-5 M. br. Sandstreifen. **Fire Island** (*Surf House*), am W.-Ende, mit Fähre von (8 M.) *Babylon* (Argyle Hotel, $ 3 1/2-4) am Festlande zu erreichen, ist neuerdings dadurch bekannt geworden, daß die Bewohner, als 1892 die Quarantäne-Station für die von Hamburg kommenden Dampfer hierhin verlegt war, der Landung der Passagiere der „Normannia" gewaltsamen Widerstand entgegensetzten. Der Leuchtturm von Fire Island ist häufig der erste Punkt des Festlandes, den der von Europa kommende Reisende bei der Ankunft in Amerika erblickt, und die hiesige Signalstation meldet die Ankunft der Dampfboote 4 Stunden vor ihrem Eintreffen in New York (vgl. S. 3). Die *Great South Bay*, zwischen South Beach und dem Festlande, ist ein ergiebiges Jagd (Wasservögel)- und Fischerei-Revier und die Stranddörfer werden im Sommer von New Yorker Sportsmännern viel besucht.

Andre Punkte auf Long Island (alle mit dem Long Island Railway zu erreichen) sind *Garden City*, 19 M. von New York, von A. T. Stewart (S. 29) gegründet, mit stattlicher von ihm erbauter Kirche; *Shelter Island* (Prospect House, $ 3 1/2-4; Manhanset Ho., $ 4), in *Gardiner's Bay*, als Sommeraufenthalt besucht; *Sag Harbor*, *Flushing*, *Brentwood*, *Creedmoor* etc. Ö. endet Long Island in dem steil abfallenden *Montauk Point*, mit Leuchtturm.

4. Von New York nach Boston.

a. Über New Haven, Hartford und Springfield.

235 M. Eisenbahn in $5^3/_4$-$6^1/_2$ St. (Fahrpreis \$ 5, Schlafwagen \$ $1^1/_2$, Parlor Car \$ 1); fünf Expreßzüge täglich, davon einer Nachts (11 Ab., Ankunft 6.15 früh). Dining Car beim Nachm.-Zuge (D. \$ 1); Buffet Cars bei allen andern Zügen.

Abfahrt vom *Grand Central Depot* (S. 5). Die Bahn führt in langen Tunnels unter der Park Avenue hindurch (S. 35) und überschreitet den Harlem River. Bei (9 M.) *Fordham* r. die großen Gebäude des Jesuitenkollegs *St. John.* Etwas weiter bleibt l. *Woodlawn Cemetery.* Jenseit (12 M.) *Woodlawn* zweigt unsere Bahn von dem New York & Harlem Railroad r. ab und führt am *Long Island Sound* (S. 62) entlang. — 17 M. *New Rochelle*, von ausgewanderten Hugenotten 1671 gegründet; 24 M. *Rye*, Station für (2 M.) *Rye Beach*, Sommerfrischort am Long Island Sound. Jenseit ($25^1/_2$ M.) *Port Chester* über den *Byrum River*, Grenze von *New England.* — 28 M. **Greenwich** (*Belle Haven*, \$ 3; *Lenox House*, \$ 2; *Indian Harbor House*, in Indian Harbor, 1 M. s. ö.), Stadt von (1890) 10 131 Einw. in *Connecticut* (spr. Connettiköt; dem „Muskatnuß-Staat"), auf einer Anhöhe am Long Island Sound hübsch gelegen, wurde 1640 gegründet und enthält die Villen vieler New Yorker.

$33^1/_2$ M. **Stamford** (*Stamford House*, *Union*, \$ 2; *Ocean House*, $1^3/_4$ M. südl. auf Shippan Point schön gelegen), mit 15700 Einw., ist gleichfalls ein beliebter Sommerwohnort der New Yorker Kaufleute (Dampfboot nach New York 35 c.). — Von ($41^1/_2$ M.) *South Norwalk* (Mahackemo, \$ 2-$2^1/_2$) führt ein Tramway nach ($1^1/_2$ M.) *Norwalk* (Norwalk Ho., \$ 2), Seebad und Sommerfrischort mit 17747 Einw. — 51 M. *Fairfield* (Merwin House, Manor House, \$ 3) hat den besten Badestrand am Long Island Sound.

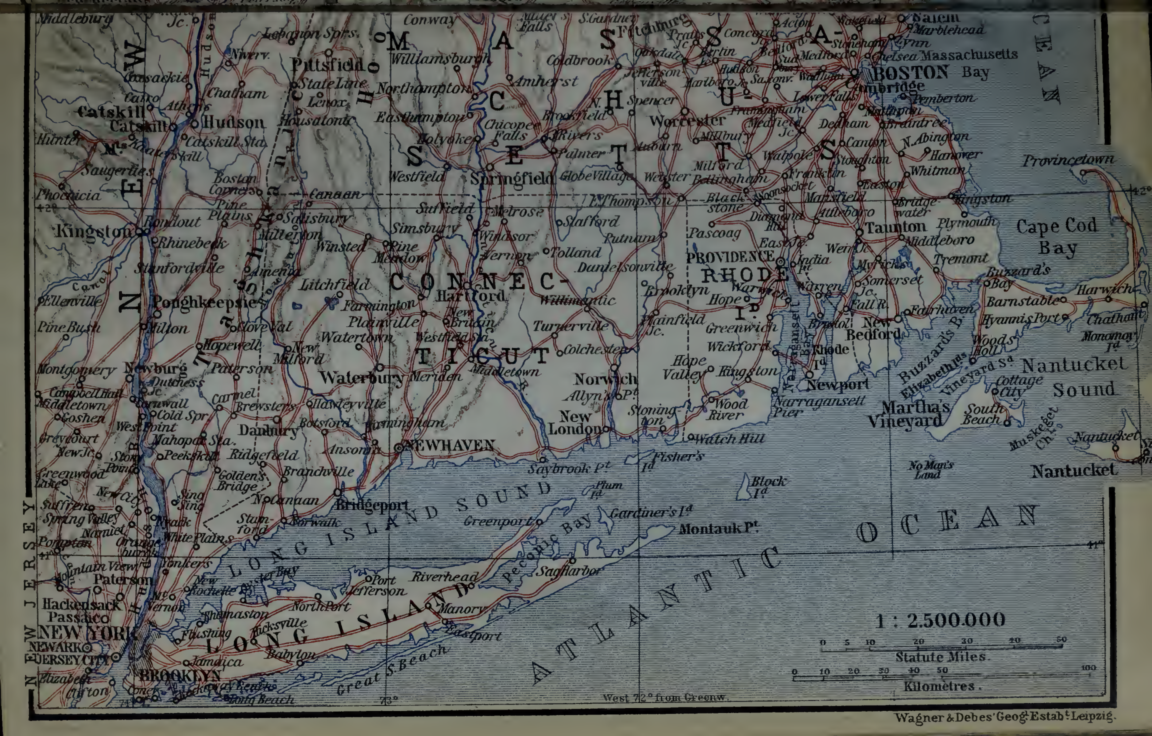
56 M. **Bridgeport** (*Atlantic House*, \$ $2^1/_2$; *Wilson Ho.*, \$ 2), blühende Stadt mit (1890) 48866 Einw., liegt an einer Bucht des Sound, an der Mündung des *Pequonnock.* Es besitzt bedeutende Fabriken von Nähmaschinen (Wheeler & Wilson, Howe), Gewehren, Munition, Wagen etc. (Gesamtwert der Fabrikate 1890 \$ 22000000). Über der Stadt erhebt sich *Golden Hill*, mit vielen Villen und reizenden Aussichten. Bridgeport ist Knotenpunkt des Housatonic Railway (S. 119). Dampfer tägl. nach New York (50 c.). — Weiterhin führt die Bahn durch Salzmarschen und erreicht das große Union Depot von —

73 M. **New Haven** (*New Haven House*, \$ 4-5; *Elliott Ho.*, 3-$3^1/_2$; *Tontine*, *Tremont*, \$ $2^1/_2$-3; *Bahnrestaur.;* Cab 50 c., zwei Pers. jede 35 c.; Tramway 5 c.), der größten Stadt in Connecticut, mit (1890) 81 298 Einw., am obern Ende einer 4 M. langen Bucht des Long Island Sound hübsch gelegen. Die Stadt (nach den schönen alten Bäumen in den Straßen die „Ulmenstadt" genannt) wurde 1638 gegründet, hatte aber im J. 1800 erst 5000 Einw. Handel





MAINE
NEW HAMPSHIRE
VERMONT
NEW YORK
ATLANTI
White Mts.
Green Mts.
Adirondack Mts.
Lake Champlain
Lake George
Hudson R.
Androscoggin R.
Connecticut R.
Merrimac R.
Saco
Umbagog Lake
Mooselucmaguntic Lake
Rangeley Ls.
Sebago Lake
Long Lake
Lake Winnipiseogee
Squam L.
Sunapee L.
St. Albans
Burlington
Plattsburg
Montpelier
St. Johnsbury
Middlebury
Rutland
Brattleboro
Bellows Falls
Concord
Manchester
Portsmouth
Portland
Saco
Biddeford
Lewiston
Auburn
Keene
Schenectady
Amsterdam
Saratoga Sprs.
Ballston
Caldwell
Whitehall
Ticonderoga
Lancaster
Littleton
Bethlehem
Farmington
Canton
Bethel
Norway
S. Paris
Gorham
Jefferson
Berlin Falls
Fryeburg
Bridgeton
Plymouth
Laconia
Tilton
Franklin
Dover
Rochester
Kennebunk
Kennebunkport
Old Orchard
Camp Ellis
Yarmouth
Cumberland
Saccarappa
Hanover
Lebanon
Newport
Claremont Jc.
Woodstock
White River Jc.
Ludlow
Londonderry
Manchester
Bennington
N. Bennington
Williamstown
Chelsea
W. Randolph
Marshfield
Waterbury
Hyde Park
Cambridge Jc.
Winooski
Essex Jc.
Vergennes
Port Henry
Crown Pt.
Addison Jc.
Leicester Jc.
Castleton
Elizabethtown
Mineville
Hammondville
Schroon Lake
Baldwin
North Creek
Sageville
Hadley
Northville
Mt. McGregor
Glens Falls
Ft. Edward
Argyle
Schuylerville
Greenwich
Eagle Bridge
Hoosick Falls
Petersburg Jc.
Johnsonville
Mechanicsville
Cohoes
Johnstown
Fonda
Rotterdam Jc.
Tupper Lake
Paul Smith's
Saranac Jc.
Saranac Lake
Lake Leon
Port Kent
Ausable Chasm
Ausable Forks
North Hero
Greensborough Bend
Stevens
North Concord
N. Stratford
Groveton Jc.
Guildhall
Whitefield
Wing R.
Quebec Jc.
Fabyan Ho.
Mt. Washington
Crawford
Profile Ho.
N. Woodstock
N. Conway
Wells River
Haverhill
Warren
West Ossipee
Centre Harbor
Weirs
Wolfboro
Wolfboro Jc.
Alton Bay
Belmont
Centre Barnstead
Bristol
Canaan
Contoocook
Hillsboro Bridge
Hancock Jc.
Peterboro
Wilton
Windham
Hooksett
N. Weare
Epping
Exeter
S. New Market Jc.
Newton Jc.
Amesbury
Salisbury
Newburyport
Merrimac
Rye Beach
York Beach
Kittery
Conway Jc.
Salmon Falls
Great Falls
N. Berwick
Farmington
Alfred
Mechanic Falls
Lewiston Jc.
Danville Jc.
Crowleys
Leeds Jc.
Bridgeton Jc.
Glastenbury
Wilmington


MASSACHUSETTS
CONNECTICUT
RHODE Id.
NEW YORK
NEW JERSEY
ATLANTIC OCEAN
LONG ISLAND SOUND
LONG ISLAND
Massachusetts Bay
Cape Cod Bay
Nantucket Sound
Buzzards B.
BOSTON
Cambridge
Salem
Marblehead
Lynn
Worcester
Springfield
Pittsfield
Northampton
Amherst
Fitchburg
Taunton
Plymouth
Provincetown
New Bedford
Fall R.
Barnstable
Harwich
Chatham
Hyannis Port
Martha's Vineyard
Nantucket
Cottage City
South Beach
No Man's Land
PROVIDENCE
Newport
Narragansett Pier
Block Id.
Hartford
NEWHAVEN
Bridgeport
Waterbury
Meriden
Middletown
Norwich
New London
Stonington
Watch Hill
Willimantic
Litchfield
Danbury
Norwalk
Stamford
Saybrook Pt.
Fisher's Id.
Gardiner's Id.
Montauk Pt.
Greenport
Sag Harbor
Riverhead
Peconic Bay
Great S. Beach
Babylon
Jamaica
Flushing
BROOKLYN
NEW YORK
NEWARK
JERSEY CITY
Paterson
Hackensack
Passaic
Yonkers
White Plains
Kingston
Poughkeepsie
Newburg
Hudson
Catskill
West Point
Peekskill
1 : 2.500.000
Statute Miles.
Kilometres.
West 72° from Greenw.
Wagner & Debes' Geogl. Establ. Leipzig.



und Industrie sind bedeutend (Wert der Fabrikate 1890 $ 29 000 000). Das *Union Depot* liegt dem Hafen gegenüber; 1/2 M. nördl. das PUBLIC GREEN, mit der *City Hall*, drei *Kirchen* und dem *State House*.

In der an der W.-Seite des Green vorbeiführenden College Str. erheben sich die stattlichen Bauten der *YALE UNIVERSITY, die unter den amerikan. Hochschulen an Ansehen und Bedeutung nur von Harvard übertroffen wird. Sie umfaßt Schulen der praktischen Wissenschaften, Theologie, Medicin, Rechtswissenschaft, schönen Künste und Philosophie, und hat 180 Lehrer und über 1900 Studenten.

Yale University wurde im J. 1700 zu Killingworth gegründet und 1717 nach New Haven verlegt. Ihren Namen hat sie von *Elihu Yale* (1648-1721), einem gebornen New Havener, der Gouverneur von Madras und Präsident der ostindischen Kompagnie wurde. Er beschenkte sie mit 400 *l.* Einer der bedeutendsten unter den spätern Vorstehern war *Timothy Dwight* (1795-1817). Zu ihren Schülern gehörten u. a. Eli Whitney (Erfinder der Schießbaumwolle), Samuel Morse, Jonathan Edwards, Noah Webster, Theodore Winthrop, Ben. Pearce, E. C. Stedman, J. Fenimore Cooper, N. P. Willis etc. Unter den Universitätsanstalten sind hervorzuheben die **Art School*, mit einer wertvollen Sammlung von italien., amerikan. und andern Bildern und Skulpturen; das **Peabody Museum of Natural History*, mit bedeutenden mineralogischen Sammlungen; die reich ausgestattete **Sheffield Scientific School* (vier Gebäude); die *Osborn Hall;* die *Battell-Kapelle;* die neue *Turnhalle* (Elm Str.); die *Alumni Hall*, *Dwight Hall* etc. Die *Bibliothek* enthält über 200 000 Bände.

Auf dem *ALTEN FRIEDHOF, in Grove Str., am obern Ende von High Str., ruhen *Samuel Morse* (1791-1872), *Noah Webster* (1758-1843), Präsident *Timothy Dwight* (1752-1817), *Theodore Winthrop* (1828-61) und *Eli Whitney* (1765-1825). — Die schönste der ulmenbeschatteten Straßen von New Haven ist HILLHOUSE AVENUE, von Grove Str. n. bis *Sachem's Wood* sich erstreckend.

UMGEBUNGEN. In der Ebene unweit der Stadt erheben sich zwei Trappfelsmassen, die **East** und **West Rocks**. Der *East Rock* (110m), 2 M. vom Green (Tramway durch State Str.) ist als öffentlicher Park angelegt (oben ein Kriegsdenkmal, Gasth. und schöne Aussicht). Der *West Rock* (122m), 2 1/4 M. n.w. vom Green (Tramway durch Chapel Str.), ist etwas schwieriger zu besteigen, aber gleichfalls lohnend. — **Savin Rock** (*Sea View House*, $ 3) ist ein kühnes Vorgebirge mit Aussicht auf den Long Island Sound (S. 62; Tramway vom Green).

DAMPFBOOT von New Haven nach *New York* 2mal tägl. in 5 St. (75 c., Retourbillet $ 1.25, State-Room $ 1).

Jenseit New Haven zweigt unsre Bahn von der nach Providence l. ab und wendet sich in n. Richtung landeinwärts. L. die East und West Rocks (s. oben). Weiter im Thal des *Quinnepeac*.

110 M. **Hartford** (*Allyn House*, beim Bahnhof, $ 3; *Capitol*, $ 3; **Heublein*, Z. von $ 1; *City Hotel*, $ 2-3; *United States Hotel*, $ 2 1/2-3; *Bahnrestaur.;* Cab 50 c.), die Hauptstadt von Connecticut, mit (1890) 53 230 Einw., in schöner Lage am *Connecticut River*, der sich hier mit dem *Park River* vereinigt, hat bedeutende Fabriken von Dampfmaschinen, Feuerwaffen (Colt's Factory), Fahrrädern (Pope Manuf. Co.) etc. und ist der Sitz mächtiger Versicherungsgesellschaften (Aktiva $ 150 000 000). Ein holländisches Fort wurde hier 1633 angelegt und drei Jahre darauf die Stadt gegründet

Das *Union Depot* liegt fast in der Mitte der Stadt. SW. davon, jenseit des *Park River*, der hübsche *Bushnell Park*, mit dem stattlichen CAPITOL. In der *Senate Chamber* ein gutes Porträt Washington's von Stuart. Von der 76m h. Kuppel schöne Aussicht. — In ö. Richtung durch Capitol Avenue, dann l. in Maine Str. einbiegend erreicht man das WADSWORTH ATHENÆUM, mit einer Gemälde- und Skulpturen-Galerie, einer Bibliothek und den Sammlungen der *Historical Society* (9-4 zugänglich). Daneben das *Etna Life Insurance Building* und etwas weiter, der *Post* gegenüber, die *Connecticut Mutual Life Insurance Co.* Weiter in Maine Str. (1 M.) das *State Arsenal.*

Unweit des Capitols liegen die *High School*, das *Hartford Orphan Asylum* und das *Hartford Theological Institute.* 1 M. weiter südl. *Trinity College*, ein frühgot. Bau von Burges in London. — Im s.ö. Teil der Stadt die *Colt Firearms Factory;* dabei die stattliche **Church of the Good Shepherd*, zum Gedächtnis des Colonel Colt, Erfinders des Revolvers, von seiner Frau errichtet. — Unter den Wohlthätigkeitsanstalten Hartfords sind hervorzuheben das *Retreat for the Insane*, das *Deaf and Dumb Asylum*, das *Old Folks Home* und das *City Hospital.*

In Hartford wohnen *Mr. S. L. Clemens* („Mark Twain"; Farmington Ave. 351), *Mr. Charles Dudley Warner* und *Mrs. Harriet Beecher Stowe* (Forest Str. No. 37 und 49). — Hübsche Ausflüge in der Umgegend nach *Tallcott Mt.*, *Tumbledown Brook* etc. — Dampfboote fahren täglich nach *New York*, *Sag Harbor* (S. 53) etc.

Jenseit Hartford (r. das Capitol) über den Connecticut. Zwischen (127 M.) *Thompsonville* und (132 M.) *Longmeadow* ist die Grenze von *Massachusetts* (dem „Buchten-Staat").

136 M. **Springfield** (*Massasoit House*, \$3-5; *Cooley's*, \$2½; *Warwick*, \$2½-3; *Hayne's Hotel*, \$2-3; *Bahnrestaur.*), hübsche Stadt mit (1890) 44179 Einw. am l. Ufer des Connecticut, 1636 gegründet, ist namentlich durch seine Waffenfabrik bekannt. Die UNITED STATES ARMOURY, in einem Park ö. vom Bahnhof, beschäftigt 500 Arbeiter und liefert jährlich 30000 Gewehre (Eintrittskarten in der Office; So. geschlossen). Vom Turm hübsche Aussicht. Während des Bürgerkrieges wurden hier 800000 Gewehre angefertigt. Zu den hervorragenden Gebäuden der Stadt gehören die *Church of the Unity*, *Christ Church*, *Memorial Church* (am N.-Ende), das **Court House*, der **Bahnhof* (diese beiden nach Plänen von Richardson), die *City Hall* und *City Library* (75000 Bände; auch einige Kunstwerke). Einen Besuch verdienen **Forest Park* (Teiche mit Lotospflanzen), *Stearns Park* (mit dem *Puritaner, Statue von St. Gaudens) und die beiden *Friedhöfe.* Hübsche Aussichten von *Crescent Hill Road* (S.) und den über den Fluß führenden Brücken.

In Springfield vereinigt sich die Bahn mit dem Boston & Albany Railroad (S. 118) und wendet sich nach O. Stationen unbedeutend.

190 M. **Worcester** (*Bay State*, \$2½-3½; *Lincoln*, *Waldo*, \$2½; *Colonnade; Brunswick*, \$2½-3; *Bahnrestaur.;* Cab 50 c.,

Tramway 5c.), die zweite Stadt von Massachusetts, mit (1890) 84655 Einw., am Fuß einer Hügelkette unweit des *Blackstone River* freundlich gelegen, betreibt umfangreiche Industrieen verschiedenster Art, namentlich die Fabrikation von Eisen-, Kupfer- und Stahldraht, Maschinen, Briefcouverts, Schuhen und Stiefeln, Orgeln und Pianos (Wert 1890 $ 39860000).

Vom **Union Depot* (von H. H. Richardson erbaut) gelangt man w. durch Front Str. zum (5 Min.) COMMON, mit einem *Kriegsdenkmal* und einem Denkmal des Colonel *Timothy Bigelow*. — Von der W.-Seite des Common führt MAIN STREET r., an (l.) *Pearl Str.* mit der *Post Office* vorbei, zum *Lincoln Square*, an welchem gleich l. die beiden *Court Houses* und die *AMERICAN ANTIQUARIAN SOCIETY.

Diese Gesellschaft, eine der vornehmsten gelehrten Körperschaften in Amerika, wurde 1812 gegründet und besitzt eine wertvolle Bibliothek von 90000 Bänden (besonders Americana) und eine Sammlung histor. Merkwürdigkeiten. Die Sammlung von Zeitungen, in über 4000 Bänden, geht von der *Boston News Letter* (1704) bis auf die Neuzeit herab.

Das alte *Salisbury House* an Lincoln Sq. stammt noch aus der Kolonialzeit.

Highland Str. führt von Lincoln Sq. w. nach *Elm Park* und (1 M.) *Newton Hill* (204m), mit umfassender Aussicht auf Stadt und Umgebung. — In *Salisbury Str.* wurde 1800 der Historiker *George Bancroft* geboren (+ 1891). Am NW.-Ende (1/2 M.) der *Salisbury Pond*, mit den großartigen Drahtwerken von *Washburn & Moen* (Besuch lohnend). — *Belmont Street* führt ö. zwischen *Millstone Hill* und *Bell Pond* nach (1 1/2 M.) dem umfangreichen *Staats-Irrenhause* (1000 Kranke; *Aussicht.

Folgt man vom Common (s. oben) der Main Str. l., so erreicht man, an mehreren Kirchen vorbei, nach 1 1/2 M. r. die große aber unschöne CLARK UNIVERSITY, 1887 eröffnet, mehr zur Förderung wissenschaftlicher Forschung als zu Unterrichtszwecken bestimmt. Das *Chemical Department* ist vorzüglich eingerichtet. — Main Str. endet 1/2 M. weiter an *Webster Square*.

ELEKTRISCHE TRAMBAHN von hier durch *Cherry Valley* nach *Leicester* und (12 M.) *Spencer*. — Hübscher Spaziergang (2 M.) zum *Coe's Pond*, w. von Webster Sq. — 2 M. ö. von Worcester (elektr. Trambahn) der hübsche **Quinsigamond Lake*.

Unter den übrigen Gebäuden der Stadt sind zu nennen die *Free Public Library* (80000 Bde.), Elm Str.; die *High School*, Walnut Str.; das *Natural History Society's Museum*, Foster Str. (9-5); das *Polytechnic Institute*; das *Oread Institute*; und das röm.-kath. *College of the Holy Cross*, in aussichtreicher Lage auf *Mt. St. James* (210m) im S. der Stadt.

Jenseit Worcester wendet sich die Bahn scharf nach r. (S.) und führt am (l.) *Quinsigamond Lake* vorbei (s. oben). — 213 M. **South Framingham** (*Old Colony Ho.*, $ 2 1/2), Fabrikstadt von 9239 Einw. — Bei (217 M.) *Natick* (9118 Einw.) l. *Cochituate Lake*, für die Bostoner Wasserleitung nutzbar gemacht. — Bei (220 M.) *Wellesley* (Bon Air Hotel) l. das **Wellesley College*, eine der besten amerikan. Hochschulen für Frauen, mit schönem Park (700 Zöglinge). — 224 M. *Auburndale* (Woodlawn Park Hotel); 225 M. *West*

Newton; 227 M. *Newtonville;* 228 M. *Newton*, alle zu der von Bostonern vielfach als Wohnort gewählten Vorstadt *Newton* gehörig (24 379 Einw.). — 230 M. *Brighton*, mit großem Viehmarkt und Schlachthäusern. L. der *Charles River*. Dann führt die Bahn am N.-Ende von *Brookline* (S. 76) entlang (Stat. *Cottage Farm*), mit hübschem Blick l. auf den Charles River, Cambridge, Boston (mit der vergoldeten Kuppel des State House) und Charlestown Heights (S. 76). Bei der Einfahrt in Boston über die „Back Bay“ (S. 74), mit *Back Bay Park* r.

234 M. *Boston* (Boston & Albany Depot) s. S. 66.

b. New York and New England Railway.

Diese Bahn führt von New York nach Boston in drei verschiedenen Kombinationen:

1. New York, New Haven & Hartford R. R. bis (127 M.) *Willimantic* und New York & New England R. R. von da nach (86 M.) *Boston*. Dies (die sog. „Air Line“) ist die kürzeste Route (213 M. in $5^3/_4$-$7^1/_2$ St.) zwischen beiden Städten (s. unten); bester Zug der „White Train“ um 3 U. Nm. (in beiden Richtungen), mit Parlor- und Dining-Cars (Preise wie S. 54).

2. New Haven & Hartford R. R. bis (110 M.) *Hartford* und New England R. R. von da nach (32 M.) *Willimantic* und (86 M.) *Boston* (im ganzen 228 M., in $6^1/_2$ St.; Preise etc. wie oben). Der erste Teil der Fahrt ist in R. 4a beschrieben, der letzte Teil unten. Zwischen Hartford und Willimantic sind die wichtigsten Stationen (8 M.) *Manchester* (Fabrikstadt mit 8000 E.) und (12 M.) *Vernon*.

3. New York Sixth Avenue Elevated R. R. bis 155th Str. (S. 10), dann New York & Northern Railroad nach (54 M.) *Brewster's* und New England R. R. nach *Willimantic* und (191 M.) *Boston* (im ganzen 245 M., in 8 St.; Preise wie oben). Diese Bahn wird bei Tage von Reisenden von New York nach Boston wenig benutzt, bildet aber die nächste Verbindung von New York nach den Landschaften w. vom Hudson. Die wichtigern Stationen zwischen Brewster's und Hartford sind: 64 M. (von New York) *Danbury* (Turner Hotel, $ 3), mit 16552 Einw. und großen Hutfabriken, Knotenpunkt des Danbury & Norwalk R. R.; 70 M. *Hawleyville*, Knotenpunkt des Housatonic R. R. (S. 61, 119); 94 M. **Waterbury** (*Scovill*, $ $2^1/_2$; *Cooley*, *Franklin*, $ 2), blühende Fabrikstadt von 28646 E. und Knotenpunkt des Naugatuck R. R., bekannt durch die billigen „Waterbury Uhren“, deren jährlich c. 300000 verfertigt werden; 118 M. *New Britain* (Ruswin, $ $2^1/_2$-3), Fabrikstadt mit 19000 Einw. und Geburtsort des „Friedensapostels“ Elihu Burritt (1810-79).

Von New York bis (73 M.) *New Haven* s. S. 54. Die „Air Line Division“ zweigt hier von der Bahn nach Hartford r. ab. 97 M. **Middletown** (*McDonough*, $ $2^1/_2$), betriebsame Stadt von 9073 Einw., am *Connecticut*, ist Sitz der *Wesleyan University* (200 Stud.; Aussicht vom Kapellenturm; gute Bibliothek und naturhistor. Sammlungen), der *Berkley Divinity School* und der *Staats-Irrenanstalt*. — 98 M. *Portland*, mit großen Brüchen roten Sandsteins. — 127 M. **Willimantic** (*Hooker Ho.*, $ $2^1/_2$), Fabrikort mit 8648 Einw. an dem gleichnam. Flusse, ist Knotenpunkt des New England (s. oben) sowie des Central Vermont R. R. (s. oben). — 152 M. *Putnam*. — 160 M. *East Thompson*, Knotenpunkt für Southbridge, Worcester (S. 56) und Norwich (S. 62). — 177 M. *Woonsocket Junction;* 186 M. *Franklin;* 205 M. *Hyde Park;* 208 M. *Dorchester*, die letzten beiden

Vorstädte von Boston. Die Bahn überschreitet die *South Bay*, durchschneidet *Süd-Boston* und mündet im Summer Street Terminus zu

213 M. *Boston* (S. 66).

c. Über Providence und Shore Line.

231 M. in 5²/₃-7 St. (Preise etc. wie oben). New York, New Haven & Hartford R. R. bis (124 M.) *New London;* New York, Providence & Boston R. R. bis (186 M.) *Providence;* Old Colony R. R. bis (231 M.) *Boston.*

Von New York bis (73 M.) *New Haven* s. S. 54. Die „Shore Line Division" des New Haven & Hartford R. R. überschreitet den *Quinnepeac* und führt am *Long Island Sound* entlang, auf den sich hübsche Blicke darbieten. 81 M. *Branford* (Branford Point House, Double Beach House und mehrere andre Sommerhotels) und (85 M.) *Stony Creek* (Island View Ho.) sind besuchte Seebäder. 89 M. *Guilford.* Jenseit (105 M.) *Saybrook* über den breiten *Connecticut.*

124 M. **New London** (*Crocker House*, \$2¹/₂-3¹/₂; *Fort Griswold Ho.*, jenseit des Flusses, \$3-4), kleine Stadt (13757 E.) am r. Ufer der *Thames*, mit trefflichem, durch die *Forts Trumbull* und *Griswold* geschützten Hafen. Gleich oberhalb der Stadt ein *U. S. Navy Yard.* Walfisch- und Seehundsfang werden von hier betrieben, wenn auch nicht mehr im frühern Umfang. Die Yale und Harvard Boat-race findet hier im Juni oder Juli statt; auch mehrere andre Colleges haben Boothäuser an der Thames. Stattliche *öffentliche Bibliothek.*

Der weithin sichtbare 40m h. Obelisk auf den *Groton Heights* am r. Thamesufer (Fähre 4 c.) wurde zum Gedächtnis der Niederbrennung der Stadt durch Arnold und das Gemetzel von Fort Griswold am 6. Sept. 1781 errichtet (von der Spitze weite Aussicht; Eintr. 10 c.). — An der Mündung der Thames, 3 M. von New London, liegt das vielbesuchte *Pequot House* (\$3-4; Dampfer von New London). — Dampfboote gehen von New London auch nach *White Beach*, Newport (S. 63), Block Island (s. unten), Norwich (S. 62), Sag Harbor (S. 53), New York etc.

Von New London nach Brattleboro, 121 M., New London & Northern Railroad in 5 St. — 13 M. *Norwich* (S. 62); 30 M. *Willimantic* (S. 58); 65 M. *Palmer.* — 85 M. **Amherst** (*Amherst Ho.*, \$2¹/₂), mit 4000 Einw., ist Sitz des Amherst College, einer der vornehmsten Erziehungsanstalten in Neu-England (1821 gegründet; 3-400 Schüler). Unter den Gebäuden des College sind die Memorial Chapel, die Walker Hall und die Turnhalle zu erwähnen. Die Sammlungen assyrischer Skulpturen, von Mineralien, Gipsabgüssen und Fußabdrücken vorweltlicher Tiere in Stein sind sehr bedeutend. — 100 M. *Miller's Falls* (S. 118); 111 M. *South Vernon* (S. 126). — 121 M. *Brattleboro*, s. S. 216.

Der New York, Providence & Boston R. R. überschreitet die Thames auf einer Drehbrücke. — 126 M. *Groton* (s. oben). — 136 M. **Stonington** (*Hoxie House*, \$2), stille Stadt mit 7184 Einw., Endstation der Stonington Steamboat Line von New York (S. 61).

Dampfboote fahren täglich von Stonington nach (4 M.) *Watch Hill* und (20 M.) *Block Island.* — **Watch Hill** (*Watch Hill House*, *Ocean*, *Lakin*, \$4; *Plimpton*, *Narragansett*, \$2-3; *Atlantic*, \$2¹/₂) ist ein Seebad am SW.-Ende von Rhode Island (vgl. S. 64), mit schönen Aussichtspunkten. — **Block Island** (*Ocean View*, \$3-5; *Spring Ho.*, \$3¹/₂; *Manissee*, \$2¹/₂-3¹/₂; *Eureka*), eine 8 M. lange und 2¹/₂ M. br. Insel, 10 M. vor der S.-Küste von Rhode Island, wird als Sommerfrische viel besucht (Durchschnittstemperatur 18° R.). Auch direkte Dampfer von New York, sowie von Providence und Newport (S. 63).

Die Bahn wendet sich landeinwärts und betritt *Rhode Island*, den kleinsten Staat der Union („Little Rhody", 1250 Sq.-M. groß), aber den ersten im Verhältnis der Industrie zur Einwohnerzahl. Von (42 M.) *Westerly* (Dixon Ho.) gehen Dampfboote nach *Watch Hill* (s. oben). Jenseit (153 M.) *Carolina* führt die Bahn durch den *Cedar Swamp (Narragansett Fort)*, wo König Philip und seine Indianer im Dez. 1675 fast vernichtet wurden. — 159 M. *Kingston.*

Zweigbahn nach (9 M.) **Narragansett Pier** (*Gladstone*, *Rockingham*, $ 4-6; *Matthewson*, *Continental*, $ 4-5; *Tower Hill*, auf Narragansett Heights, $ 3; *Atlantic*, *Berwick*, *Massasoit*, $ 3-4; *Arlington*, $ 3; auch Privatwohnungen und Pensionen), besuchtes Seebad mit herrlichem Strande und großem Casino. Hübsche Aussichten von *Narragansett Heights* (60m) und *Hazard's Castle* (50m). *Point Judith* (S. 63) liegt 5 M. südl. — Dampfboote gehen von Narragansett Pier täglich nach Newport (S. 63) und Providence (s. unten).

166 M. *Wickford Junction*, für (3 M.) *Wickford*, von wo Dampfboot täglich nach Newport (S. 63).

186 M. **Providence.** — Hotels: Narragansett, Ecke von Broad Str. und Dorrance Str., $ 3-5; Dorrance, Westminster Str., Z. von $ 1; Central, Z. von 50c. — Tramways in den Hauptstraßen. — Dampfboote nach New York, Newport, Mount Hope, Block Island etc.

Providence, eine der Hauptstädte von Rhode Island, mit (1890) 132146 Einw., in hübscher Lage am *Providence River* (dem n. Arm von Narragansett Bay), an der Einmündung des *Seekonk River*, wurde 1636 von Roger Williams nach seiner Vertreibung aus Massachusetts gegründet und hat sich namentlich in den letzten 50 Jahren rasch gehoben. Bedeutende Fabriken von Baumwollen- und Wollenstoffen, Dampfmaschinen (Corliss Co.), Silberwaren (Gorham Co.), Eisen etc. (Gesamtwert der Fabrikate 1890 $ 73000000).

Bei der *Union Railway Station*, mitten in der Stadt, die stattliche *City Hall*, mit Medaillonbildnis von Roger Williams an der Fassade (vom Turm schöne Aussicht). Davor ein *Kriegsdenkmal* und gegenüber, am andern Ende von Exchange Place, ein *Standbild des Generals Burnside* (1824-81). *Westminster Street*, die Haupt-Geschäftsstraße, läuft von hier nach SW.; eine 68m lange *Arkade* verbindet sie mit Weybossett Str. Hier liegen die *Post*, die *röm.-kath. Kathedrale* und das *Rhode Island Hospital.*

Der interessanteste Teil der Stadt liegt auf der O.-Seite des Providence River, über den beim Union Depot eine Brücke führt. Gleich jenseit der Brücke, an der Ecke von College Str. und Benefit Str., steht das *County Court House;* gleich oberhalb das *Athenaeum*, mit einer Bibliothek von 50000 Bdn., einigen Bildnissen (darunter eins von Reynolds) und einem kleinen Elfenbeingemälde (die Horen) von Malbone. 5 Min. weiter aufwärts (Kabelbahn durch College Str.) in einem Park mit schönen alten Ulmen die 1764 gegründete Brown University (250-300 Studenten). *University Hall*, der älteste Teil, stammt von 1770. N., an der Ecke von Waterman Str. und Prospect Str., die neue *Universitätsbibliothek* (72000 Bde.), daneben die *Rhode Island Historical Society.* — *Prospect Hill Terrace*, nahe der Universität, bietet eine schöne *Aussicht auf die Stadt.

Eine Anzahl interessanter alter Häuser aus dem XVIII. Jahrh. haben sich in Providence erhalten. Am S.-Ende der Stadt der *Roger Williams Park*, mit einer Statue von Roger Williams (1602-1683; s. oben). Am Seekonk River, nahe beim S.-Ende von Power Str., von einem Gitter umgeben, der *What Cheer Rock*, der erste Landungsplatz von Roger Williams.

Besuchenswerte Punkte in der Umgebung von Providence sind *Cranston*, 4 M. w., mit der Narragansett-Traberbahn; *Mount Hope*, der Sitz König Philips (S. 60), bei (7 M.) *Bristol*, am O.-Ufer von Narragansett Bay (S. 66); *Hunt's Mill* (3 M.); *Pawtucket*, *Silver Springs*, *Rocky Point* u. a. Punkte an Narragansett Bay. — Eine Fahrt die **Narragansett Bay* hinab bis Newport (hin u. zurück 75c.) ist sehr zu empfehlen (vgl. S. 66).

Von Providence bis Boston folgt die Bahn dem Old Colony R. R. In (191 M.) *Pawtucket*, mit 27 633 Einw. und großen Bindfaden- und andern Fabriken, wurde 1790 durch Samuel Slater die Leinenfabrikation in den Verein. Staaten zuerst eingeführt. Die Slatersche Fabrik besteht heute noch. — 199 M. *Attleboro*, in Massachusetts, mit Silber- und Goldwaren-Fabriken; 216½ M. *Canton Junction* (S. 66). Vor Boston durchschneidet die Bahn die Vorstädte *Hyde Park* und *Roxbury*.

231 M. *Boston* (Park Square Station) s. R. 5.

d. Long Island and Eastern States Line.

253 M. Diese neue, 1891 eröffnete Route läuft von *Flatbush Avenue Station*, Brooklyn (S. 49), aus, kreuzt den Long Island Sound mit Dampffähre und folgt von Hartford an dem New York and New England R. R. (Fahrpreise wie oben). Flatbush Avenue Station ist von New York über Brooklyn Bridge und mit dem Brooklyn Fifth Ave. Elevated Railroad, oder dem Flatbush Ave. Tramway, oder mit Tramway von South, Wall, Fulton und Catherine Ferries, und vom Pennsylvania R. R. Annex zu erreichen.

Brooklyn s. S. 49. Bei (19 M.) *Mineola* wendet sich die Bahn nach N. — Bei (34 M.) *Oyster Bay*, als Sommeraufenthalt besucht, fährt der Zug ungeteilt auf den großen Trajekt-Steamer und wird in ¾-1 St. über den *Long Island Sound* (S. 62) nach (48 M.) *Wilson's Point* übergesetzt. Der nächste Abschnitt der Fahrt, bis (79 M.) *Hawleyville* (S. 58), wird auf dem Geleise des Housatonic R. R. zurückgelegt, über (51 M.) *South Norwalk*, (53 M.) *Norwalk* und (72 M.) *Bethel*. Von Hawleyville bis (136 M.) *Hartford* s. S. 58; von Hartford bis (253 M.) *Boston* s. S. 56-58.

e. Dampfbootfahrt.

1. Dampfboot nach *Newport* und *Fall River* in 10-11 St. (Pier 28, Ende von Murray Str.); Eisenbahn von da nach *Boston* in 1⅓ St. (Fahrpreis $4; Staatszimmer $1-2).

2. Dampfboot nach *Stonington* in 8-10 St. (Pier 36, North River) und Eisenbahn von da nach *Boston* in 2¾-3¾ St. (Preise wie oben). Die Passagiere brauchen ihre Zimmer nicht vor 7 U. früh zu räumen.

3. Dampfboot („Norwich Line") nach *New London* in 10-12 St. (Pier 40, N. River) und Eisenbahn von da nach *Boston* in 4-5 St. (Preise wie oben).

4. Dampfboot nach *Providence* in 10-12 St. (Pier 49, N. River; nur im Sommer) und Eisenbahn von da nach *Boston* in 1¼ St. (Fahrpreis $4).

Die Dampfboote auf allen diesen Linien sind elegant eingerichtet, mit guten Restaurants etc.; besonders groß und luxuriös sind die der Fall

River Line („Plymouth", „Puritan", „Pilgrim" und „Providence"; vgl. S. 6). Alle fahren Nachts (Abfahrt 5 oder 6 Nm.); auch fahren alle durch Long Island Sound, sodaß die folgende Beschreibung für alle genügt. Jede Linie fährt direkt nach ihrer Endstation, ohne unterwegs anzulegen. Schlafkojen sind bei den Preisen aller Nachtdampfer eingerechnet, aber State Rooms werden besonders bezahlt. Im Winter ermäßigen sich die Fahrpreise um 25%. Die anschließenden Bahnzüge erreichen Boston gegen 7-8 Vm. Ähnlich sind die Abfahrtszeiten in umgekehrter Richtung.

Die Boote sämtlicher Linien fahren im North River ab, biegen um die *Battery* (S. 24) herum (r. *Ellis*, *Liberty* und *Governor's Islands*, S. 4), wenden sich dann nach N. in den *East River* (S. 22) und fahren unter der **Brooklyn-Brücke* (S. 28) hindurch, deren kolossaler Eisenbau vom Deck gut zu sehen ist. Oberhalb öffnet sich r. *Wallabout Bay* mit dem *U. S. Navy Yard* (S. 50). Die Werfte auf beiden Ufern liegen voller Schiffe. Weiter aufwärts fährt das Boot zwischen *Blackwell's Island* (S. 47) und *Long Island City* (S. 52) hindurch und windet sich dann durch *Hell Gate* (S. 47), an *Ward's Island* und *Randall's Island* (S. 47) l. vorbei.

Das Boot verläßt nun den East River und tritt in den **Long Island Sound**, der sich 115 M. lang und 3-30 M. breit zwischen *Long Island* (S. 52) r. und den Küsten von New York und Connecticut l. nach NO. erstreckt. Beim Eintritt in den Sound passiert man *Berrian's Island*, die *Brothers* und *Riker's Island*. R. öffnet sich *Flushing Bay*, mit der Stadt *Flushing* (S. 53). Der Dampfer fährt durch einen engen Kanal, an *Throgg's Neck* (mit Fort Schuyler; l.) vorbei und tritt dann in den breitern Teil des Sound. *Little Neck Bay*, r., ist wegen ihrer Clams (Muscheln) berühmt. Das Festland wird von Inseln verdeckt, darunter *City Island*, *Hart's Island* (mit dem New Yorker Armenfriedhof) und *Hunter's Island*. *Glen Island*, bei *New Rochelle* (S. 54), wird von Picknick-Partieen viel besucht (S. 48). Auf *Sand's Point* r. steht ein Leuchtturm (weißes Blinkfeuer). Am Festland zeigen sich weiterhin *Greenwich* (S. 54), *Norwalk* (S. 54), *Bridgeport* (S. 54), *New Haven* (S. 54) und *Saybrook* (S. 59), an der Mündung des Connecticut River. Die Leuchtfeuer, welche man passiert, sind links *Captain's Island* (feststehendes weißes Licht), *Stratford Lightship* (weißes Funkelfeuer), *Falkner's Island* (weißes Blinkfeuer) und *Cornfield Lightship* (rotes Festlicht); rechts *Eaton's Neck* (weißes Festlicht), *Plum Island* (weißes Blinkfeuer) und *Little Gull Island* (weißes Festlicht). Wir sind nun c. 7 St. von New York unterwegs. Der NORWICH STEAMER steuert jetzt dem Lande zu, fährt in die *Thames* ein und hält bei *New London* (S. 59), wo die Passagiere aussteigen und mit der Bahn nach Boston weiterfahren.

Von New London nach Boston, 108 M., Eisenbahn in 4-5 St. Die Bahn folgt dem r. Ufer der Thames; Aussicht rechts. 8 M. *Allyn's Point*.

13 M. **Norwich** (*Wauregan Ho.*, $ 2-2½; *Union Square; Buckingham*), blühende Fabrikstadt mit 16156 Einw., in freundlicher Lage zwischen dem *Yantic* und *Shentucket*, die hier vereint die Thames bilden. Unter den Gebäuden sind das *Court House*, die *Free Academy* und *St. Patrick's Cathedral* nennenswert. Der alte *indianische Friedhof* in Sachem Str. war seit undenklicher Zeit der Begräbnisplatz der Mohikaner oder Mohégans und enthält einen

Obelisk zum Gedächtnis ihres berühmten Häuptlings Uncas († 1683). Auf *Sachem's Plain*, bei *Greenville*, 2 M. von Norwich, bezeichnet ein anderes Denkmal den Ort, wo Uncas 1643 den Sachem der Narragansetts, Miomtonomoh, gefangennahm und tötete. Etwa 5 M. südl. von Norwich liegt *Mohegan*, mit einigen Halbblut-Indianern, die heute die „letzten Mohikaner" repräsentieren. Dampfboote gehen von Norwich nach New York (2 mal wöchentl.), Watch Hill (S. 59), Block Island (S. 59), Fisher's Island und andern Punkten.

Bei Norwich zweigt die Bahn von dem New London and Northern R. R. (nach Brattleboro, S. 59) r. ab und führt über *Greenville* (s. oben), *Plainville*, *Danielsonville* und *Putnam* (S. 58) nach (108 M.) *Boston* (S. 66).

Der Stonington Steamer fährt an der Thames-Mündung vorbei, hält sich an der Landseite von *Fisher's Island* und legt in *Stonington* an (s. S. 59), während die Newport- und Providence-Dampfer ihren Kurs an der Außenseite von Fisher's Island einhalten.

Von Stonington nach *Boston* (95 M. in 2¾-3¾ St.) s. S. 59.

Das Boot verläßt nun den Long Island Sound; gerade im S. erblickt man *Montauk Point* (S. 53). Auf einer Landspitze l., jenseit Fisher's Island, erscheint *Watch Hill* (S. 59; weißes Festlicht); r. bleibt *Block Island* (S. 59). Das Boot wendet sich nach N. Das weiße Blinkfeuer von *Point Judith*, 5 M. südl. von Narragansett Pier (S. 60), zeigt sich zunächst vorn l.; beim Umfahren der Landzunge macht sich der Wellenschlag des atlantischen Oceans zuweilen bemerklich. *Narragansett Pier* (S. 60) l. lassend, hält sich das Boot r. vom *Beaver Tail Light* (weißes Festlicht) auf *Conanicut Island*, steuert zwischen *Goat Island* (mit *Fort Walcott*, l.) und dem Festland (*Fort Adams*, r.) hindurch und läuft in den Hafen von Newport ein.

Newport. — Hotels: *Ocean House, Bellevue Ave., von $4, Omnibus 50 c., schließt 1. Okt.; *Cliffs Hotel, mit Aussicht aufs Meer; Aquidneck House, Pelham Str., $4; Clifton, $3; Perry House, Washington Sq., von Kaufleuten besucht, $3. Die Hotels in Newport stehen im ganzen gegen die der andern großen Seebäder zurück, da die vornehmeren Besucher meist in den sog. Cottages wohnen. — Zahlreiche *Boarding Houses* (in Pelham Str., Church Str. etc.), von $10 wöchentlich aufwärts.

Elektrische Tramways führen vom Commercial Wharf und Broadway nach Easton's Beach (5 c.), unweit Washington Sq. vorbei, sowie nach Morton Park und Middletown. Öffentliche *Brakes* fahren von Washington Sq. (auch vom Bahnhof und den Dampfbootlandeplätzen) durch Bellevue Ave. nach *Bailey's Beach* (10 c.) und von da um den *Ocean Drive* (50 c.). — *Hack* (Droschke) c. $1 die Stunde (akkordieren ratsam); um den Ocean Drive 1-4 Pers. $3; vom Landeplatz oder Bahnhof nach den Hotels 1-2 Pers. 50 c. *Hotel-Omnibus* 50 c.

Bäder an *First* oder *Easton's Beach* (Badezelle u. Badeanzug 25 c.). Volles Kostüm unerläßlich wenn die weiße Fahne weht. Gewöhnliche Badezeit 11-12 Vm. Nm. 1-3 ist der Strand für Herren reserviert (rote Fahne, halbes Kostüm).

Dampfboote fahren häufig nach *Block Island*, *Conanicut Island*, *Narragansett Pier*, *Providence*, *Wickford* etc. Abfahrt vom Commercial Wharf, nach New York vom Old Colony Wharf. — **Bahnhof** (nach Boston etc.) West Marlborough Str., unterhalb Washington Str. Eine andre Route nach Boston geht mit Dampfboot bis *Wickford*, von da mit Bahn über *Wickford Junction* und die *Shore Line* (S. 60).

Casino, Bellevue Avenue. Konzerte 11-1.30 (50 c.) und So. 8-10 Ab. (25 c.); Musik und Tanz Mo. Fr. 9.30-1.30 Ab. ($1); sonst Eintr. 25 c.

Wer auf Newport nur einen Tag verwenden kann, geht über *Touro Park* und die *Old Mill* zur *First Beach* (S. 65), von da über den *Cliff Walk*

nach *Bailey's Beach* (S. 65) und fährt dann über den *Ocean* oder *Ten Mile Drive* (S. 65). Einen Besuch verdienen auch das *Purgatory* (S. 65), die *Hanging Rocks* (S. 65) und *Second* und *Third Beaches* (S. 65).

Newport, die unbestrittene „Königin der amerikanischen Seebäder", liegt am SW.-Ende von *Rhode Island* (s. unten) auf einem niedern, von dem schönen Hafen an der O.-Seite von Narragansett Bay ansteigenden Plateau. Sie ist eine der beiden Hauptstädte des Staates Rhode Island und hat (1890) 19457 Einw. Die Besucher, welche im Sommer (Juni-Sept.) aus allen Teilen der Verein. Staaten hier zusammenströmen, wohnen zum großen Teil in den luxuriösen Landhäusern und Privatvillen, die hier „Cottages" heißen. Der ältere Teil der Stadt umgiebt den Hafen, während der neue und fashionable Teil, höher und weiter zurück gelegen, sich bis zur Oceanseite der schmalen Insel hinüberzieht. Als Badeort ist Newport besonders wegen seines milden und gleichmäßigen Klimas berühmt, verdient aber auch wegen seiner Naturschönheiten einen Besuch.

Newport wurde 1639 von William Coddington und andern von der puritanischen Kirche von Massachusetts abgefallenen Dissenters gegründet und hatte 100 Jahre später etwa 5000 Einw. Im J. 1770 wurde Newport als Handelsstadt nur von Boston überragt, erlitt jedoch während der Revolution schwere Einbuße und erlangte seine kommerzielle Bedeutung nie wieder, sodaß es 1870 nicht mehr Einwohner zählte als 1770. *W. Ellery Channing* (1780-1842; s. S. 70) stammte aus Newport, und *Bischof Berkeley* (1684-1753) wohnte hier von 1729 bis 1731 (vgl. S. 65).

Rhode Island, das indian. *Aquidneck* („Insel des Friedens"), wurde den Indianern 1639 abgekauft und ist c. 15 M. lang und 3-4 M. breit, mit 22500 Einw. Der Name, der auf eine angebliche Ähnlichkeit mit der Insel Rhodus zurückgeführt wird, ist auf den ganzen Staat ausgedehnt worden, dessen weitaus größerer Teil auf dem Festland liegt (der volle Name des Staates ist „Rhode Island and Providence Plantations"). Die Insel ist fruchtbar und wohlbebaut und enthält zahlreiche malerische Punkte. Eine Eisenbahn- und Straßenbrücke verbindet sie mit dem Festland.

Den Mittelpunkt von Alt-Newport bildet Washington Square oder die Parade, wenige Minuten vom Bahnhof und Landeplatz, mit dem *State House*, der *City Hall*, einem *Standbild des Commodore O. H. Perry* (1785-1819), des Helden von Lake Erie (S. 246), der *Perry Mansion* und der *kath. Kirche*. Von hier führt Touro Str. ö. an der *Synagoge* und der *Newport Historical Society* vorbei zum (5 Min.) *israelit. Friedhof*, wo Bellevue Avenue beginnt, die Hauptpromenade von Newport. R. der *Newport Reading Room;* etwas weiter l. die *Redwood Library* (1748), im dorischen Stil, mit 40000 Bdn. und einigen Skulpturen und Bildern (geöffnet 12-2). **Touro Park**, der Stadt von dem reichen Juden Judah Touro (1775-1854) geschenkt, enthält den merkwürdigen *Round Tower* oder *Old Stone Mill*, der Sage nach im xi. Jahrh. von den Normannen, wahrscheinlich aber im xvii. Jahrh. von Gouverneur Arnold erbaut, sowie Standbilder von *M. C. Perry* (1794-1858) u. *W. E. Channing* (s. oben; 1893 errichtet). An der S.-Seite die *Channing Memorial Church*.

Einige hundert Schritt weiter führt *Bath Road* (elektr. Tramway) von Bellevue Ave. l. ab zur (10 Min.) First Beach.

Bellevue Avenue führt weiterhin am *Casino* (l.) vorbei, einem langen niedrigen Gebäude mit einem Klub (Einführung erforderlich), Theater etc.

(Konzerte s. S. 63). Etwas weiter (l.) das Ocean House (S. 63). Die Avenue führt dann zwischen einer Reihe prächtiger Villen hindurch, unter denen die weiße Marmorfassade der Besitzung des *Mr. W. K. Vanderbilt* hervorleuchtet, wendet sich r. und endet an *Bailey's Beach* (s. unten).

First oder **Easton's Beach**, ein Streifen glatten festen Sandes, 1 M. lang, ist einer der besten und sichersten Badeplätze an der atlantischen Küste. Außer den Badehäusern (S. 63) befindet sich hier ein stattlicher Pavillon mit Restaurant und warmen und kalten Bädern. Hinter der Beach liegt *Easton's Pond;* am obern (O.) Ende stehen eine Anzahl Cottages. *Easton's Point*, der ö. Abschluß der Beach, bietet eine treffliche Aussicht auf Newport.

Von hier führt ein Pfad an den Klippen entlang zum (15-20 Min.) ***Purgatory**, einem merkwürdigen 45m l., 2-4m br. und 15m tiefen Felsspalt, an den sich verschiedene Sagen knüpfen. Gleich dahinter ist die *Sachuest* oder *Second Beach*, mit herrlichem Wellenschlag. N. von Sachuest Beach liegt *Paradise Valley*, mit den malerischen *Paradise Rocks* und *Hanging Rocks*, der Lieblingsplatz Bischof Berkeley's (S. 64), der hier u. a. die oft citierten Verse dichtete: „Westward the course of empire takes its way" etc. — Wer zu Wagen bis hierher gekommen ist (die Straße führt unweit des Strandes vorbei) mag nun über *Indian Avenue* nach *Boothden* (Edwin Booth's Hause) und dem (7 M.) *Glen* weiterfahren und von N. her in die Stadt zurückkehren.

Am W.-Ende von Easton's Beach beginnt der ***Cliff Walk**, der an dem gewundenen Rande der Klippen 3 M. weit entlang führt, mit dem Ocean auf der einen Seite und den samtenen Rasenflächen der schönsten und kostspieligsten „Cottages" auf der andern. Kein Gitter trennt den Walk von den Anlagen der Cottages, unter denen namentlich die prächtigen Villen **Lorillard-Wolfe*, *Cornelius Vanderbilt* und *F. W. Vanderbilt* hervorzuheben sind. Am obern Ende der „*Fourty Steps*", die bei der l. abzweigenden Narragansett Ave. zum Strande hinabführen, ist eine Plattform mit herrlicher *Aussicht ö. bis Easton's Point, Sachuest Point und in der Ferne West Island; unten r. *Ellison's Rocks.* Jenseit *Sheep Point* senkt sich der Weg, an (l.) *Rough Point* vorbei, kreuzt den von Bellevue Ave. zum *Land's End* führenden *Ledge Road* und führt über die Anhöhe, auf der ein hölzerner *Aussichtsturm*, hinab zur **Bailey's Beach**, einer kleinen Bucht mit einer langen Reihe von Badehäusern, jetzt dem bevorzugten Badeort der fashionablen Cottage-Bewohner.

Von Bailey's Beach kann man entweder mit einer der S. 63 gen. Brakes über Bellevue Ave. zur Stadt zurückkehren, oder den prächtigen ***Ocean Drive** besuchen, der die Südküste der Halbinsel in einer Länge von c. 10 M. umzieht und herrliche Aussichten bietet (2-2½ St., vgl. S. 63). *Ocean Avenue*, der Anfang des Drive, beginnt bei Bellevue Ave. und führt in w. Richtung an Bailey's Beach vorbei. L., am W.-Arm der Beach, der *Spouting Rock*, wo das Wasser bei Stürmen oft eine Höhe von 9-12m erreicht. Bei (r.) *Lily Pond* wendet der Weg sich l. (S.). Jenseit der Bai erblickt man l. *Gooseberry Island*, mit dem Hause des *Newport Fishing Club.* Jenseit einer kleinen Bucht, über die eine Brücke führt, liegt l. auf *Price's Neck* die *U. S. Life Saving Station.* Bei *Brenton's Point* (*Aussicht)

wendet sich der Weg r. und führt in n. Richtung an *Castle Hill* vorbei. Weiterhin geht die Fahrt über *Harrison Avenue* oder den *Fort Road*, an (l.) *Fort Adams* und dem *Lime Rock Lighthouse* vorbei, endlich durch *Thames Street* zur Parade (S. 64) zurück.

Nach der Abfahrt von Newport steuert der FALL RIVER STEAMER zwischen *Prudence Island* und Rhode Island hindurch und tritt in die an der NO.-Ecke von Narragansett Bay sich öffnende *Mount Hope Bay.* Auf der Halbinsel l. liegt *Bristol*, durch einen Schienenstrang mit Providence verbunden (S. 61). In 1 St. erreicht man das r. gelegene **Fall River** (*Wilbur House*, *Mellen Ho.*, $2-3). Der Fluß, dem es seinen Namen verdankt, entspringt unweit ö.; er fällt in 1/2 M. über 42m und liefert den Baumwollfabriken, welche der Stadt ihre Bedeutung verleihen, reichliche Wasserkraft. Fall River hat (1890) 74398 Einw.; der Wert der Fabrikate betrug 1890 $31335000 (4/5 davon Baumwollenstoffe). Passagiere nach Boston steigen hier aus und setzen ihre Reise mit Eisenbahn fort.

Von Fall River nach Boston, 51 M., Eisenbahn in 1 1/3-1 3/4 St. — Die Bahn führt an der O.-Seite von Mount Hope Bay entlang und überschreitet sie dann. 6 M. *Somerset.* — 13 M. *Taunton* (City Hotel), Fabrikstadt mit 25448 Einw., ist Ausgangspunkt mehrerer Lokalbahnen. — 32 M. *Stoughton Junction* (s. unten); 40 M. *South Braintree* (nach Plymouth s. S. 77); 41 M. *Braintree;* 43 M. *Quincy*, aufblühender Ort (16723 E.), berühmt als Heimat der Familien Adams und Quincy. Jenseit (45 1/2 M.) *Atlantic* überschreitet die Bahn den *Neponset River* und verschiedene Arme des Hafens von Boston, durchschneidet *Dorchester* und *South Boston*, führt über den *Fort Point Channel* und mündet in der Kneeland Street Station in (51 M.) *Boston.* — Von Fall River fahren auch Züge nach (54 M.) Boston über (20 M.) *Middleboro'* und (27 M.) *Bridgewater*, die mit der oben erwähnten Linie in *South Braintree* zusammentreffen. — Die im Anschluß an die Steamer fahrenden Expreßzüge zweigen von der obigen Linie in (32 M.) *Stoughton Junction* ab, vereinigen sich mit der Bahn von Providence in (37 M.) *Canton* und münden in Park Square Station (s. unten).

Der PROVIDENCE STEAMER steuert nach der Einfahrt in Narragansett Bay l. von *Beaver Tail Light* und *Conanicut Island* vorbei (s. S. 63), um *Warwick Neck* herum, und fährt durch die schöne *Narragansett Bay* nach *Providence* (S. 60). Eisenbahn von Providence nach *Boston* (45 M., in 1 1/4 St.) s. S. 61.

5. Boston und Umgebungen.

Bahnhöfe. *Boston & Albany* (Pl. D 4), Kneeland Str.; *Old Colony* (Pl. D 4), Kneeland Str., nahe dem vorigen; *Providence* oder *Park Square Station* (Pl. C 4, 5), am Ende von Columbus Ave.; *New York & New England* (Pl. D 3), Atlantic Ave., Ende von Summer Str.; *Boston & Maine*, *Western Division* (Pl. D C 2), Haymarket Sq.; *Boston & Maine*, *Southern Division* (Pl. B 2), und *Boston & Maine*, *Eastern Division* (Pl. B 2), Causeway Str.; *Fitchburg* (Pl. B 2), Causeway Str.; *Boston*, *Revere Beach & Lynn* (Pl. D 3), Atlantic Ave.

Hotels. *Vendome (Pl. a; B 5), Ecke von Commonwealth Ave. und Dartmouth Str., von $5 an; *Brunswick (Pl. b; B 5), Ecke von Boylston und Clarendon Str., von $5; *Victoria (Pl. c; C 5), Ecke von Dartmouth und Newbury Str., Z. von $2, diese drei im angenehmsten Teil der Stadt; *Parker House (Pl. d; C 3), School Str., Z. von $1 1/2; *Young's (Pl. e; C 3), Court Str., beim obern Ende von State Str., Z. von $1 1/2; Adam's House (Pl. f; C 4), 553 Washington Str., Z. von $1; Tremont (Pl. g; C 4), Ecke von Beacon und Tremont Str., $4, Z. von $1; *United





EAST BOSTON
CHARLESTOWN
CHARLES RIVER
BOSTON HARBOUR
COPPS HILL
COMMON
CHARLES RIV.
1.Advent Church B.4.
2.Boston Athenæum C.3.
3.Bowdoin Sq.Theatre C.3.
4.Boys'Engl.&Latin Sch. C.6.
5.Chamber of Commerce D 2.3.
6.Christ Church C.2.
7.Columbia Theatre D.5.
8.Conservat.of Music C.6.
9.First Unit.Church B.5.
10.Girls'High &Latin Sch. C.6.
11.Grand Opera House D.5.
12.Homeopathic Hospit. D.7.
13.Immac. Concept.,Ch.of D.7.
14.Mt Vernon Church A.6.
15.Old South Meeting H. C.3.
16.Palace Theatre C.3.
17.Pope Cycling Co. C.5.
18.Puritan Club B.4.
19.Suffolk Club C.3.
20.Tavern Club C.4.
21.University Club A.5.
22.Youth's Comp.Build. C.5.
Marginal St.
Grand Junction R.R.Co's Wharves
Cunard Whf. (to Liverpool)
Eastern R.R.Whf.
South Ferry
Union Whf.
Battery Whf.
No.Battery Whf.
Constitution Whf. (to Liverpool)
to Chelsea
State Whf.
Gas Co.Whf.
Commercial Street
Commercial St.
Internatl. Line to St. John's & P.E.I.
Commercial Whf.
to Philadelphia
Long Wharf
to Gloucester
Central Whf.
to Norfolk, Baltimo. Portld.
India Whf.
Rowe's Whf.
Bost.Rev.Beach & Lynn R.R.D.
New York & N.E. R.R. Docks
Liverpool Whf.
Russia Whf.
Congress St.Br.
Congress St.
N.Y.&N.E.R.R.D.
Wet Bas.
Dry Dock
Bunker Hill St.
Concord Av.
Tremont St.
Monument Sq.
Bunker Hill Mt.
Russell St.
Bartlett St.
Summer St.
High St.
Main St.
Warren St.
Lawrence St.
Cemet.
Rutherford Av.
Washingt. St.
Lynde St.
Winthrop Sq.
City Sq.
Water St.
State Prison
Prison Pt. Br.
Albany
Charles Riv. Br.
Warren Br.
Fitchburg D.
B.&M.E.Div.D.
B.&M.W.Div.D.
B.&M.So.Div.
Passeng.St.
Canal St.
Canal Br.
Bridge Street
Haymarket Sq.
Blackstone St.
Charter St.
Burial Ground
Salem St.
North Sq.
Richmond St.
Hanover St.
Endicott St.
Charlestown St.
Friend St.
Portland St.
Merrimack St.
Union St.
Clinton St.
Market St.
Faneuil H.
Custom Ho.
Adams Sq.
Court St.
State St.
Broad Street
O.State Ho.
Scollay Sq.
O.Court Ho.
Mus.
City H.
Gov.Build. & P.O.
Fort Hill Sq.
Oliver St.
Pearl St.
Federal St.
Congress St.
Summer St.
N.Court Ho.
Kings Ch.
Univers.
Unit.Bldg.
Trem.Temp.
Horticult.H.
Music H.
Union Cl.
State Ho.
Bowdoin Sq.
Green St.
Chambers St.
Poplar St.
Allen St.
Mass.General Hospital
Medical Col.
Charles River Embankment
Charles St.
Cambridge St.
Eye & Ear Inf.
West Boston Bridge
Old Ladies Home
Somerset Club
Louisb.Sq.
Chestnut St.
Beacon St.
Frog Pd.
Soldiers Mont.
Temple Cl.
West St.
Bedford St.
Boston Th.
Bijou Th.
Kingston St.
Lincoln St.
South St.
Atlantic Av.
CAMBRIDGE
EAST CAM



BOSTON.
1: 25.600
0 500 1000 1500 2000 2500 3000 Feet
0 100 200 400 600 800 Mètres
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig.
Charles
Back Bay
South Bay
Fort Point Channel
South Boston
Providence
Abington, Plymouth
Harvard Br.
Broadway Br.
Dover St. Br.
Back Bay Park
Mechanics Hall
Columbus Sq.
Union Park
Cath.
Blackstone Sq.
Franklin Sq.
Chester Sq.
Chester Park
City Hospital
Trinity Ch.
Copley Sq.
Mus. of Fine Arts
Inst. of Techn.
Mus. of Nat. Hist.
Park Sq. Sta.
Provid. or Park Sq. Sta.
Park Sq.
Emancipat. Statue
Hollis St. Th.
Arena
Commonwealth Avenue
Northampton St.
Camden Street
Tremont St.
Washington St.
Harrison Avenue
Albany St.
Dover Street
Magazine Road
East Chester Park
A
B
C
D
E
5
6
7



States (Pl. h; D 4), bei den Albany und Old Colony Bahnhöfen, von $ 2½, Z. von $ 1; Thorndike (Pl. i; C 4), Boylston Sq., gegenüber dem Public Garden, Z. von $ 1; Copley Square Hotel (Pl. k; B 5), $ 4-5, Z. von $ 1½; Revere House (Pl. l; C 3), Bowdoin Sq.; Bellevue (Pl. m; C 3), Beacon Str., Z. von $ 1; American House (Pl. n; C 3), Hanover Sq., $ 2½, Z. v. $ 1; Quincy House (Pl. o; C 3), Brattle Str., $ 3-5; Langham (Pl. p; C 7), 1679 Washington Str., Z. von $ 1; Reynold's (Pl. s; C 4), 623 Wash-ington Str., Z. von $ 1; Grand Hotel (Pl. q; B 6), 417 Columbus Ave., $ 3, Z. von $ 1; Boston Tavern (Pl. r; C 3), Z. von $ 1, für Herren. — Zahlreiche gute Boarding Houses, besonders auf Beacon Hill (Pinckney Str., Vernon Str. etc.) und in Columbus Ave. und andern Straßen im South End; Preise von $ 8 wöchentlich an. *Möblierte Zimmer* von $ 4 wöchentlich an.

Restaurants. Im *Parker House, *Young's, *Adam's House, Thorndike, Victoria, *United States (D. 75 c.), Reynold's und den meisten andern oben gen. Hotels; *Ober, Winter Place (bei Winter Str.), gute Küche (nur für Herren); Vercelli, 200 Boylston Str., gegenüber dem Public Garden, D. $ 1, Lunch 75 c. incl. Wein; Weber, Dooling, Temple Place; Copeland, 128 Tremont Str.; Mieusset Frères, Van Rensselaer Place, bei Tremont Str., Table d'hôte 60 c.; *The Moulton, 24 Summer Str., McDonald, 132 Tremont Str., von Damen besucht; Boston Tavern (s. oben), Park's Chop House, Bosworth Str., diese beiden für Herren; Marston's, 23 Brattle Str.; *Thompson's Spa, The Silver Grill (Luncheon Counters), Washington Str. 219 u. 263; Restaurants in **Providence Station* (eine Trepe hoch) und andern Bahnhöfen. — Eis etc. bei Huyler's, 146 Tremont Str.

Tramways (elektrische und Pferdebahnen) fahren durch alle Hauptstraßen und nach den verschiedenen Vororten (5 c., mit Korrespondenz 8 c.). Die elektrischen Trams halten nur bei den durch weiße Streifen an den Pfosten bezeichneten Stellen. — **Wagen.** Fahrt in der inneren Stadt jede Person, *Hacks* 50 c., *Herdics* und andre *Cabs* 25 c.; von Punkten s. von Dover Str. oder w. von Berkeley Str. bis n. über State, Court und Cambridge Str. hinaus 1 Pers. $ 1, jede weitere Pers. 50 c. (Herdics 35 c., 25 c.); weitere Entfernungen im Verhältnis. Von Mitternacht bis 6 U. früh doppelte Preise. Gewöhnliches Gepäck frei. Zeitfahrten die Stunde $ 1-1½, Zweisp. $ 1½-2.

Dampfboote fahren von Boston nach *Liverpool* (Cunard Line, Werft in East Boston, Pl. D E 1; jeden Sa.), *New York, Philadelphia, Baltimore, Savannah, Portland, Halifax, Bangor, Mt. Desert, Provincetown, Plymouth, Isles of Shoals, Nahant* (vom Battery Wharf), *Revere Beach, Gloucester* etc. (Werfte auf der W.-Seite des Hafens) und von Rowe's Wharf (Pl. D 2) nach *Nantasket Beach, Hull, Hingham* und andern Punkten des Bostoner Hafens. — **Fähren** nach *Chelsea* (5 c.) und *East Boston* (2 c.; s. Karte).

Vergnügungsorte. *Tremont Theatre* (Pl. C 4); *Boston Theatre* (Pl. C 4), das größte in Neu-England; *Boston Museum* (Pl. C 3), mit dem ältesten Theater der Stadt (gute Truppe) und histor. Museum (Eintr. 25 c.); *Globe Theatre* (Pl. C 4); *Holis Street Theatre* (Pl. C 4); *Columbia Theatre* (Pl. 7; D 5); *Park Theatre* (Pl. C 4); *Grand Opera House* (Pl. 11; D 5), Washington Str.; *Gaiety & Bijou* (Pl. C 4); *Bowdoin Square Theatre* (Pl. 3; C 3); *Howard Athenæum* (Pl. C 3), *Arena* (Pl. C 5), *Palace Theatre* (Pl. 16; C 3), *Lyceum*, Variété-Theater zu mäßigen Preisen; *Turnhalle* (Pl. C 5), 29 Middlesex Str. (zuweilen deutsche Vorstellungen); *Italian Theatre*, North Str. — Die berühmten **Bostoner Symphonie-Konzerte* (unter Leitung von Arthur Nikisch) finden in der *Music Hall* (Pl. C 4) statt (Freit. Nm. u. Sa. Ab. im Winter). Andre gute Konzerte im selben Lokal und im *Tremont Theatre, Tremont Temple, Bumstead Hall* und der *Mechanics' Hall* (Pl. B 6). Zu den besten Musikvereinen gehören der *Orpheus, Philharmonic, Apollo* und *Cecilia.* — Die freien Vorträge des *Lowell Institute* (Karten nach vorheriger Anmeldung) finden im Winter im *Technolog. Institut* statt (S. 72). — Regelmäßige *Kunstausstellungen* in den Räumen des *Boston Art Club* (Pl. B 5; S. 73), Dartmouth Str. — *Blumenausstellungen* in der *Horticultural Hall* (Pl. C 3). — *Pferderennen* im *Beacon Park* und *Mystic Park.*

Klubs. *Somerset* (Pl. B C 4), 217 Beacon Str.; *Algonquin* (Pl. A B 5), Com-

monwealth Avenue; *St. Botolph* (Pl. B 5), 2 Newbury Str., mit Sa. Abends Versammlungen in der Art des Century Club in New York (S. 17) und häufigen Kunstausstellungen; *Union* (Pl. C 3), Park Str.; *Temple* (Pl. C 4), 35 West Str.; *Puritan* (Pl. 18; B 4), Ecke von Beacon u. Spruce Str.; *University* (Pl. 21; A 5), Beacon Str.; *Century*, 146 Boylston Str.; *Suffolk*, 4½ Beacon Str.; *Paint & Clay Club*, 419 Washington Str.; *Tavern Club* (Pl. 20; C 4), 4 Boylston Place; *Boston Athletic Association* (Pl. B 5), Exeter Str.; *New England Women's Club*, 5 Park Str.; *Press Club*, 61 Court Str.; *Appalachian Mountain Club* (Pl. B 5), Park Str.; u. v. a. Eine Bostoner Eigentümlichkeit sind die *Dining Clubs* (Saturday Club, Papyrus etc.).

Post Office (Pl. C 3), Devonshire Str., von 7.30 Vm. bis 7.30 Ab. geöffnet, So. 9-10 Vm. (s. S. 71). Filialen in Copley Sq. (Pl. B 5), Washington Str., Ecke von Brookline Str. (Pl. C 6) etc.

Boston, die Hauptstadt von Massachusetts, die größte Stadt in Neu-England und eine der ältesten und interessantesten Städte der Verein. Staaten, liegt am obern Ende von *Massachusetts Bay* ungefähr 200 M. n.ö. von New York. Das eigentliche Boston nimmt eine Halbinsel zwischen dem *Charles River* und dem *Boston Harbour* genannten Meeresarm ein, wo es ursprünglich auf drei jetzt fast verschwundenen Hügeln, dem *Beacon*, *Copp's* und *Fort*, gegründet wurde. Die Stadtgrenzen umfassen auch *East Boston*, auf *Naddle's* oder *Maverick Island*, an der andern Seite des Hafens; *South Boston*, von der Altstadt durch einen Hafenarm getrennt; *Charlestown*, auf der andern Seite des Charles; und die Vororte *Brighton* (W.), *Roxbury* (oder *Boston Highlands*), *West Roxbury* und *Dorchester* (S.). Boston ist mit der Stadt *Cambridge* (S. 74) durch mehrere Brücken über den Charles verbunden. Die Altstadt ist dicht zusammengedrängt und von unregelmäßiger Anlage, mit engen und gewundenen Straßen; dagegen zeichnen sich die neuen Teile, besonders die sog. *Back Bay* (S. 74), durch Auffüllung des Flutgebiets am Charles River entstanden, durch weiträumige Anlage und stilvolle Bauten aus. Die Haupt-Geschäftsstraßen sind *Washington Street* und *Tremont Street*, während die schönsten Wohnhäuser sich in *Commonwealth Avenue* (S. 73), *Beacon Street* (S. 73), *Marlborough Str.*, *Newbury Str.* und *Mount Vernon Str.* befinden. Die Einwohnerzahl betrug 1890 448 477, darunter ein bedeutender Prozentsatz irischer Katholiken.

Geschichte. Der indianische Name der Halbinsel, auf der Boston liegt, war *Shawmut* (die „Süßen Wasser") und die ersten Ansiedler nannten es *Trimountains* oder *Tremont*. Der erste Engländer, der sich hier niederließ, war ein abgesetzter Geistlicher, der *Rev. William Blackstone* (c. 1623), der aber nach der Ankunft der Kolonisten aus Salem (S. 81), die 1630 einwanderten, im J. 1634 seine Rechte für 30*l.* an diese abtrat und in die Wildnis zog. Die neuen Ansiedler nannten den Ort *Boston* zu Ehren der Geburtsstadt einiger ihrer Führer, und Gen. Winthrop machte ihn zur Hauptstadt der Kolonie. Das Städtchen wuchs ziemlich rasch und betrieb bald einen bedeutenden überseeischen Handel (die erste Werft wurde 1673 erbaut). Um die Mitte des XVIII. Jahrh. war Boston die größte und wichtigste Stadt in Amerika, die mit ihrer Bevölkerung von c. 25 000 Seelen New York und Philadelphia in den Schatten stellte. Die erste amerikan. Zeitung („Boston News-Letter") wurde hier 1704 gedruckt. Das „Boston Massacre" (S. 70) ereignete sich am 5. März 1770, die „Boston Tea-Party" am 16. Dez. 1773. Während des Krieges war Boston von britischen Truppen besetzt, aber am 4. März 1776 überschritt Washington den Charles, besetzte die *Dorchester*

Heights (jetzt ein Teil von Süd-Boston, S. 68) und erzwang die Räumung der Stadt (17. März). Seit der Revolution wuchs die Stadt mit geringen Unterbrechungen fortwährend; 1840 war die Einwohnerzahl auf 93383 gestiegen, 1860 auf 177840 und 1880 auf 362839. Im J. 1872 wurde der Haupt-Geschäftsteil der Stadt durch eine verheerende Feuersbrunst zerstört, die einen Schaden von $70000000 verursachte. Durch die Auffüllung des Flutgebietes rings um die Stadt hat sich das Areal derselben mehr als verdoppelt und umfaßt jetzt insgesamt fast 9600 ha (37 Sq.-M.).

Boston ist oft die am meisten englische der amerikanischen Städte genannt worden, und in mancher Hinsicht mag dies zutreffen, wenn man darunter auch nicht eine bewußte oder beabsichtigte Nachahmung englischer Art und Sitte verstehen darf. Bloßer Reichtum gilt in Boston vielleicht weniger, als in irgend einer andern größern Stadt Amerikas. In litterarischer Hinsicht nahm Boston lange Zeit in den Verein. Staaten den ersten Rang ein und streitet noch um die Palme mit New York. Unter den Schriftstellern, welche in Boston lebten und wirkten, finden sich Namen wie *Hawthorne*, *Emerson*, *Longfellow*, *Holmes*, *Lowell*, *Everett*, *Agassiz*, *Whittier*, *Motley*, *Bancroft*, *Prescott*, *Parkman*, *Ticknor*, *Channing*, *Theodore Parker*, *Henry James*, *T. B. Aldrich* und *Howells*. Aus Boston stammten *Benjamin Franklin* (geboren in dem Hause Milk Str. No. 17, an dessen Stelle jetzt ein Geschäftshaus mit Franklins Büste steht), *Daniel Webster* und *Charles Sumner*. Die *Atlantic Monthly* erscheint in Boston.

Handel und Industrie. Boston ist die reichste Stadt Amerikas im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl. Der Eigentumswert wird gegenwärtig (1892) auf $911000000 geschätzt. Bostoner Kapital hat bei der Erschließung des Westens in großem Maßstabe mitgewirkt. Sein auswärtiger Handel ist sehr bedeutend (Hauptartikel Korn, Vieh, Fische, Wolle, Zucker, Häute, Chemikalien und Kohlen); der Gesamtwert des Exports betrug 1891 $81439563, des Imports $70659669; die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe (ohne die Küstenfahrzeuge) 4833, mit einer Last von 2525700 Tons. Sehr mannigfach und umfangreich sind die hier betriebenen Industriezweige; dieselben beschäftigten 1890 95000 Arbeiter, und der Wert der Fabrikate belief sich auf $215850000. Zu den Hauptartikeln gehören Leder, Schuhe und Stiefel, Metallwaren, Maschinen und Baumwolle. Boston ist der zweite Wollmarkt der Welt (nur London nachstehend); die 1891 hier verkaufte Quantität betrug 158155460 Pfund.

***Boston Common** (Pl. BC 3, 4), ein 19 ha großer Park inmitten der Stadt, von schönen Ulmen und andern Bäumen beschattet und von hübschen Promenaden durchkreuzt, wurde schon 1634 für öffentliche Zwecke reserviert. Wohl kein andrer städtischer Park ist mit den historischen und sonstigen Interessen der Umwohner so eng verwoben und ihnen ans Herz gewachsen wie dieser.

Das *Kriegerdenkmal*, auf einer Anhöhe fast in der Mitte des Common, nach Milmore's Modell 1871-77 errichtet, steht auf der Stelle der *Old Elm*, einer 1876 vom Sturm entwurzelten Ulme, deren Alter über das der Stadt hinausreichte. Der angrenzende Teich heißt der *Trog Pond*. Auf der Mall an Tremont Str. steht ein Denkmal für *Crispus Attucks* und andre Opfer des *Boston Massacre*.

An der S.-Seite des Common liegt der *Central Burying Ground* (Pl. C 4), 1756 angelegt, mit den Gräbern des Malers Gilbert Stuart (1755-1828), des Restaurateurs Julien († 1805), nach dem die bekannte Suppe benannt ist, u. a. — N. vom Common, bei Tremont Str., ist der ***Old Granary Burying Ground** (Pl. C 3), mit den Gräbern mehrerer der alten Gouverneure von Massachusetts, der Eltern Benj. Franklins, der Opfer des Boston Massacre, *Samuel Adams* (1722-1803), *John Hancock* (1737-93), *Paul Revere* (1735-1818), und vieler andrer Bostoner Berühmtheiten (Einlaßkarte in City Hall).

SW. wird das Common von Charles Str. begrenzt, auf deren andrer Seite der c. 10 ha gr. ***Public Garden** (Pl. BC 4) sich ausdehnt, mit herrlichem Blumenschmuck im Frühjahr und Sommer, einem Reiterstandbild *Washington's*, von Ball, den Standbildern *Edward Everett's* (1794-1865), von

Story, und *Sumner's* (1811-74), von Ball, und einer Gruppe zur Erinnerung an die *Entdeckung des Äthers*, von Ward. In der Mitte ein Teich zu Bootfahrten. — An der SW.-Ecke des Public Garden steht die *Arlington Street Church*, an der Dr. W. E. Channing (S. 64) von 1803 bis 1842 Pfarrer war.

Unweit der NW.-Ecke des Common auf *Beacon Hill* erhebt sich das ***State House** (Pl. C 3), ein imposanter Bau von *Charles Bulfinch*, mit korinthischem Säulenportikus und mächtiger vergoldeter Kuppel. Ein großer Anbau an der Rückseite nähert sich jetzt der Vollendung. Auf der Terrasse davor stehen Statuen von *Daniel Webster* (1782-1852) und *Horace Mann* (1796-1859).

Inneres. Zuerst betritt man die *Doric Hall*, mit einer Statue des Gouv. Andrew (von Ball), Büsten von Lincoln, Sumner und Henry Wilson, und einer Sammlung von Fahnen, die von den Massachusetts-Regimentern im Bürgerkriege geführt wurden. — Die auf diesen Saal sich öffnende *Rotunda* enthält ein Standbild Washingtons, von Chantrey, und Nachbildungen der Denksteine der Familie Washington in Brington, Northamptonshire, etc. — Die Treppe l. führt zum *House of Representatives;* an der Decke ein Stockfisch als Symbol einer der frühern Hauptquellen des Staats-Reichtums. — Die *Senate Chamber*, gegenüber, enthält Bildnisse ehemaliger Gouverneure. — Im W.-Flügel die *State Library* (70000 Bde.). Die *Kuppel* (zugänglich wenn der „General Court" oder die Staatslegislatur keine Sitzung hat) bietet eine schöne und ausgedehnte *Aussicht.

Dem State House gegenüber das ***Shaw Monument** von *St. Gaudens*, 1893 zu Ehren des Col. Shaw und seines Regiments errichtet (des ersten im Bürgerkriege aufgebotenen farbigen Regiments).

Beacon Street (s. S. 73) führt von hier n., am (l.) *Unitarian Building* (Pl. C 3), dem Mittelpunkt der unitar. Verbände in Amerika, vorbei zum (r.) *Boston Athenæum* (Pl. C 3), einem 1807 gegr. Institut mit Bibliothek von 220000 Bdn. (nur Mitgliedern zugänglich). Im Erdgeschoß die *American Society of Arts and Science.* — In der l. abzweigenden Somerset Str. erhebt sich das große **New County Court House** (Pl. C 3); das Hauptgebäude der *Boston University* (Pl. C 3), deren verschiedene Abteilungen von c. 900 Studenten besucht werden; und die *New England Historic-Genealogical Society*, mit wertvollen Sammlungen von Büchern und Handschriften.

Wir wenden uns beim Athenæum r. in School Street, in welcher l., Ecke von Tremont Str., die *King's Chapel* (Pl. C 3), 1754 erbaut, mit altem Begräbnisplatz, und n. davon die *Massachusetts Historical Society*, mit interessanten histor. Sammlungen. Weiter (l.) die **City Hall** (Pl. C 3) und dahinter das *Old Court House* (Pl. C 3); vor der erstern die Standbilder von *Franklin* (1706-90), von Greenough, und *Josiah Quincy* (1772-1864), von Ball.

School Str. endet an Washington Street (Pl. CD 2-7), der verkehrreichsten Straße Bostons, mit vielen der elegantesten Kaufläden. In derselben an der Ecke von State Str. das **Old State House** (Pl. C 3), ein anspruchsloser Bau, 1754 errichtet und soweit wie möglich in seiner ursprünglichen Gestalt hergestellt, einschließlich des britischen Löwen und Einhorns auf dem Dach. Das „Boston Massacre" (S. 68) nahm hier durch einen Zusammenstoß der englischen Wache mit der Bevölkerung seinen Anfang. Die alte *Council Chamber* und *Hall of Representatives* im obern Stock enthalten eine interessante

Sammlung geschichtlicher Denkwürdigkeiten und Bildnisse (9.30-5 U.; frei). Gegenüber die großen *Sears* und *Ames Buildings*.

State Street, der Mittelpunkt des finanziellen Lebens, führt von hier n.ö., am **Custom House** (Pl. D 2), einem massiven Granitbau in Form eines griechischen Kreuzes mit Kuppel vorbei, zur *Atlantic Ave.* und dem *Long Wharf* (Pl. D 2). — In der von State Str. l. abzweigenden *Change Alley* steht ***Faneuil Hall** (Pl. C 2, 3; 9-5 zugänglich), die „Wiege amerikanischer Freiheit", ursprünglich von Peter Faneuil, einem hugenottischen Kaufmann, 1742 erbaut und der Stadt geschenkt, aber nach dem Brande von 1761 erneut, in der Revolutions- wie in späterer Zeit mehrfach der Schauplatz wichtiger Ereignisse. Daneben der *Quincy Market* (Pl. C 2). — An der Ecke von Atlantic Ave. und India Wharf die neue *Chamber of Commerce* (Pl. 5; D 2, 3).

Devonshire Street führt von State Str. r. (S.) zum **Government Building** (Pl. C 3), einem gewaltigen Mansardenbau von *Mullet*, den ganzen Block zwischen Milk Str., Devonshire Str., Water Str. und Post Office Sq. einnehmend. Dasselbe enthält im Erdgeschoß, Souterrain und einem Teil des ersten Stocks die *Post Office*, in dem Rest des ersten Stocks und im zweiten Stock die *U. S. Sub-Treasury* (10-2 zugänglich) und die *U. S. Courts*. Die allegor. Gruppen über dem Haupteingang sind von *D. C. French*.

Die angrenzenden Stadtteile wurden bei dem großen Brande von 1872 größtenteils zerstört und seitdem stattlich wieder aufgebaut. Der Großhandels-Verkehr drängt sich in dem kleinen, von *State*, *Washington*, *Milk* und *Broad Str.* begrenzten Raum zusammen. Der Wollhandel concentriert sich in *Federal* und *High Str.* (Pl. D 3); der Leder- und Schuhhandel in *Summer*, *Bedford*, *Lincoln*, *South*, sowie einem Teil von *Pearl Str.* und *Atlantic Ave.* (Pl. D 3); das Engros-Geschäft in Dry-goods (Kleiderstoffen) in *Winthrop Sq.*, *Franklin*, *Chauncy*, *Kingston* und *Bedford Str.* (Pl. C D 3, 4). Die großen Detailgeschäfte in Dry-goods sind denen von New-York ebenbürtig. Zu den bekanntesten derselben gehören *Jordan & Marsh* und *R. H. White* (Washington Str.), *Hollander* (Boylston Str.), *Houghton & Dutton* (Tremont Str.) und *Hovey* (Summer Str.).

Vom Government Building durch *Milk Str.* zur Washington Str. zurück. An der Ecke steht das ***Old South Meeting House** (Pl. C 3), das älteste kirchliche Gebäude in Boston, 1729 an der Stelle einer ältern hölzernen Kirche aufgeführt, jetzt nicht mehr zum Gottesdienst benutzt und Eigentum einer lokalhistorischen Gesellschaft (interessante Sammlungen, 9-6 U. zugänglich; 25 c.). Im Winter finden hier lokalgeschichtliche Vorträge statt.

Boylston Street (Pl. B C 4-6) führt von Washington Str. r. (W.) am Common und Public Garden vorbei zur *Back Bay* (S. 74). Dem Common gegenüber die ***Public Library** (Pl. C 4), mit 600 000 Bdn.

Die Bostoner Stadtbibliothek umfaßt außer der eigentlichen Bibliothek, deren Benutzung nur innerhalb des Gebäudes gestattet ist, eine große Leihbibliothek, die allen Bürgern frei zugänglich ist und stark benutzt wird (1891 circulierten nicht weniger als 1 812 106 Bände). Zu den Specialsammlungen der Bibliothek gehören u. a. die Ticknor'sche Sammlung spanischer und portugies. Bücher; die Barton Library (mit einer der wertvollsten Sammlungen von Shakspeariana, darunter die ersten Folio- und ersten Quart-Ausgaben); die Bowditch Mathematical Library, die Theodore

Parker Library, die Prince Library (MSS. und alte Neu-England Drucke, dabei zwei Ex. des Bay Psalm Book und zwei von Eliot's Indian Bible, 1668-85), die Franklin Collection, die Barlow Library (ältere Geschichte Amerikas), die John A. Lewis Library (in Boston gedruckte Bücher) und die Tosti'sche Kupferstichsammlung. — Über den Neubau s. unten.

Gleichfalls l. am Ende von Columbus Ave., nicht weit von Boylston Str., erblickt man den Turm der stattlichen *Providence Station* (Pl. C 4, 5; davor die dürftige *Emancipation* Gruppe von Ball). An der Ecke von Berkeley Str. r. das **Museum of Natural History** (Pl. B 5; 9-5, 25 c., Mi. So. frei) mit Bibliothek von 60 000 Bdn. und guten naturwissenschaftlichen Sammlungen. Gegenüber die *Young Men's Christian Association.* Daneben das ***Massachusetts Institute of Technology** (Pl. B 5), die hervorragendste Anstalt dieser Art in Amerika, mit 1000 Studenten und wertvollen Apparaten und Sammlungen.

Boylston Str. erreicht nun den von stattlichen Gebäuden umgebenen *Copley Square (Pl. B 5). ***Trinity Church,** an der N.-Seite, nach den Plänen *H. H. Richardson's* im französisch-romanischen Stil 1877 vollendet, gilt mit Recht für eine der schönsten Kirchen in Amerika. Sie hat die Gestalt eines latein. Kreuzes, überragt von einem massiven 64m h. Mittelturm. Das Innere ist von La Farge reich dekoriert, mit prächtigen Glasgemälden. Die anstoßende *Kapelle* ist durch einen schönen offenen Kreuzgang mit der Kirche verbunden.

Die neue ***Public Library** (Pl. B 5), an der S.-Seite des Square, nach Entwürfen von *McKim, Mead & White*, im römischen Renaissancestil, soll 1893 oder 1894 der öffentlichen Benutzung übergeben werden. — Die *Second Church* (Pl. B 5), 1873-74 an der N.-Seite von Copley Sq. neu erbaut, war die Kirche der drei Mathers (S. 74) und Ralph Waldo Emerson's (1829-32).

Das ***Museum of Fine Arts** (Pl. B 5), auf der O.-Seite von Copley Sq., ein etwas unruhiger Bau in rotem Backstein mit Terrakotta-Details, enthält wertvolle Sammlungen (geöffnet tägl. 9-5, Mo. 12-5, 25 c., Sa. So. frei; Katalog der Skulpturen 50 c., Bilder etc. 25 c.).

Im Erdgeschoß eine reiche Sammlung von *Gipsabgüssen*, chronologisch geordnet und an Vollständigkeit nur den Berliner und Straßburger Sammlungen nachstehend. — In den zwei Zimmern r. von der Haupttreppe die **Way'sche Sammlung ägyptischer Altertümer;* im Zimmer l. griech. und römische Vasen, Gläser, Terrakotten, einige Bronzen, Reliefs von dem Tempel zu Assos, etruskische Sarkophage, cyprische Altertümer etc.

Erster Stock. Die N.-Seite enthält die *Collection of Paintings*, meist geliehene Bilder und häufigem Wechsel unterworfen. — Im Treppenhaus die Moschee zu Delhi, von *Werestschagin.* — Die First Picture Gallery (oben r.) enthält Werke der italien., franz. und span. Schulen, darunter *Palma Vecchio*, *Garofalo*, *Antonello da Messina*, *Pinturicchio*, *Guercino*, *Tintoretto*, *Watteau*, *Greuze*, *Boucher*, *Salvator Rosa* u. a. — Die Thür r. führt zu den Print Rooms (s. unten). L. der

Allston Room (amerikan. u. englische Schulen) mit Werken von *Washington Allston*, *Gilbert Stuart*, *Copley*, *Trumbull*, *Benjamin West*, *Kneller*, *Reynolds*, *Lely* u. a. No. *120 (unvollendet) ist eins der drei von G. Stuart nach dem Leben gemalten Porträte Washingtons. No. 121, Martha Washington, und No. 122, Washington auf Dorchester Heights (S.), sind gleichfalls von Stuart. Interessant sind auch die Bildnisse von Josiah Quincy, John.

Adams, Longfellow (von *Healy*), John Hancock, Sam. Adams, W. Lloyd Garrison (von *Page*), John Quincy Adams (von *Page*), und Shakspeare (aus der Wand der alten Globe Tavern herausgesägt.)

Dutch Room. Holländische, vlämische und deutsche Schulen: *Teniers*, *Maas*, *Rubens*, *Van Dyck*, *Matsys* etc.; ferner eine Sammlung von Miniaturen.

Die Fourth und Fifth Picture Galleries enthalten moderne Bilder, von *Corot*, *W. M. Hunt*, *Regnault*, *G. Fuller*, *Elihu Vedder* u. a. — Nun in den

Southern Corridor, mit einigen Bildern, Handschriften mit Miniaturen, japan. Waffen, der *Fenollosa-Sammlung von japan. Gemälden, und der kostbaren *Morse Collection von japan. Thonarbeiten. — Vom andern Ende des Korridors betritt man den Japanese Room, mit einer kostbaren *Sammlung japanischer Bronzen, Emaillen, Lackwaren, Waffen, Elfenbein- u. Holzschnitzereien, Gold- u. Silbersachen etc. — R. der Coin Room, mit Sammlungen von Münzen, galvanoplast. Nachbildungen von Münzen, Gold- u. Silberarbeiten, Uhren, Ringen, Fächern etc. — Die erste Thür r. fuhrt in den Lawrence Room, in geschnitztem Eichenholz im Stil des xvi. Jahrh., mit einigen alten Schränken. Anstoßend der Room of Woodcarving, Arms and Armour; dann die Textile Gallery, mit Gobelins, Beauvais-Teppichen, ital. Stickereien, Spitzen etc. — Wir haben nun den Rundgang durch das Gebäude vollendet und sind am obern Ende der Treppe wieder angelangt.

Die drei Print Rooms (S. 72) enthalten wechselnde Sammlungen von *Kupferstichen* und *Radierungen*. An das dritte Zimmer stößt der

Room of Water-Colours and Drawings, der u. a. 21 Handzeichnungen und Aquarelle von *J. F. Millet*, 27 Aquarelle von *Wm. Blake*, und eine Zeichnung von *Michelangelo* (No. 680) enthält.

Im zweiten Stock und Souterrain die *Kunstschule*.

Die ***New Old South Church** (Pl. B 5), 1874-75 erbaut und als Nachfolgerin von Old South Church (S. 71) so benannt, ist ein schöner Bau im ital.-got. Stil mit 75m h. Turm.

Andre bemerkenswerte Gebäude in diesem Stadtteil sind der *Boston Art Club* (Pl. B 5), Ecke von Newbury und Dartmouth Str. (Kunstausstellungen s. S. 67); die *Boston Athletic Association* (Pl. B 5), Exeter Str.; der *University Club* (Pl. A 5), Beacon Str.; die *Harvard Medical School* (S. 75; Pl. B 5), Ecke von Exeter und Boylston Str.; die **First Baptist Church* (Pl. B 5), Ecke von Clarendon Str. und Commonwealth Ave., meist die *Brattle Square Church* genannt, ein trefflicher Bau H. H. Richardson's, mit reich dekoriertem Turm nach Florentiner Vorbildern; die *Central Congregational Church* (Pl. B 5), Berkeley Str.; die *First Unitarian Church* (Pl. 9; B 5), Berkeley Str.; Ecke von Marlborough Str.; *Emmanuel Church* (Pl. B 5), Newbury Str.; die *Normal Art School* (Pl. B 5), Ecke von Newbury und Exeter Str.; die *Horace Mann School for the Deaf*, Newbury Str.; der *Spiritual Temple* (Pl. B 5), Ecke von Newbury und Exeter Str.; und die *Mt. Vernon Church*, Ecke von Beacon Str. und W. Chester Park (Pl. A 6).

***Commonwealth Avenue** (Pl. A B 5, 6), die w. Parallelstraße von Boylston Str., ist mit ihren doppelten Baumreihen und stattlichen Häusern eine der schönsten Straßen in Amerika. Sie ist über 70m breit und geschmückt mit Standbildern von *Alex. Hamilton* (Pl. B 4; 1757-1804; von Rimmer), *John Glover* (Pl. B 5; 1732-97; von Milmore), *William Lloyd Garrison* (Pl. B 5; 1805-79; von Warner) und *Leif Ericson*, dem Führer der Normannen, die im xi. Jahrh. in Point Allerton (S. 76) gelandet sein sollen (Pl. A 6; von Miss Whitney).

***Beacon Street** (Pl. C-A 3-6), von Beacon Hill an der W.-Seite des Common und dann parallel mit Commonwealth Ave. sich hinziehend, ist das eigentliche aristokratische Quartier von Boston. Die hintern Fenster bieten reizende Aussichten auf den Charles River.

Die **Back Bay** (Pl. AB 4-6), das von diesen Straßen durchschnittene fashionable Westend-Viertel, bestand im Beginn dieses Jahrh. aus öden Schlammflächen, Salzmarschen und Wasser (s. S. 68), und ihre Ausfüllung erforderte unsägliche Mühe und Kosten. Der ***Back Bay Park** (Pl. A 7) wurde von Mr. F. L. Olmsted mit großem Geschick an Stelle ehemaliger Sumpfstriche angelegt.

Der schönste der Bostoner Parke ist ***Franklin Park,** in Roxbury (elektr. Tramway), 200ha groß, von Olmsted mit geschickter Benutzung der natürlichen Schönheiten des Terrains entworfen und von zahlreichen hübschen Fahr- und Fußwegen durchschnitten (Parkwagen 25 c.).

Das **North End** (Pl. C 1, 2) von Boston, die Stelle von *Copp's Hill* (S. 68) einnehmend, jetzt einer der ärmern Stadtteile und vorwiegend von Ausländern bewohnt, enthält einige Punkte von historischem Interesse. Auf *Copp's Hill Burial Ground* (Pl. C 2; Schlüssel beim Totengräber; vgl. die Notiz am Thor) ruhen Increase (1639-1723), Cotton (1663-1728) und Samuel Mather (1706-85). In der Nähe in Salem Str. steht **Christ Church** (Pl. 6; C 2), die älteste Kirche der Stadt (1723), auf deren Turm am 18. April 1775 Paul Revere die Signallaternen aushing, um das Land wegen des Marsches der brit. Truppen nach Lexington und Concord zu warnen (S. 99).

Boston war von jeher wegen seiner **Wohlthätigkeitsanstalten** berühmt. Zu den bekanntesten gehören das **Perkins'sche Blindeninstitut* in South Boston (Do. 11 Vm. zugänglich; 15 c.); das *Massachusetts General Hospital* (Pl. B 3); das *New England Women's Hospital* in Roxbury, ausschließlich von Frauen geleitet; das *Eye and Ear Infirmary* (Pl. B 3); das *Old Ladies' Home* (Pl. B 4); das *City Hospital* (Pl. D 7); das *Children's Hospital* und das *Carney Hospital* in South Boston.

Die *Straf-* und *Besserungs-Anstalten* liegen hauptsächlich auf den Hafeninseln und in Süd-Boston.

Im eigentlichen Boston verdienen noch Erwähnung die röm.-kath. *Cathedral of the Holy Cross* (Pl. D 6), ein großes Gebäude in Washington Str. (davor eine 1892 errichtete *Columbus-Statue*); die *Church of the Immaculate Conception* (Pl. 13; D 7), Harrison Ave. (gute Musik); die *Church of the Advent* (Pl. 1; B 4), Brimmer Str. (Epis. High Church; gute Musik); das *New England Conservatory of Music* (Pl. 8; C 6), Franklin Sq. (1000 Schüler); die *Boys' English & Latin School* (Pl. 4; C 6) zwischen Montgomery Str. und Warren Ave. (die älteste Schule in Amerika, 1635 gegründet); die *Girls' High & Latin School* (Pl. 10; C 6), W. Newton Str.; das *Youth's Companion Building* (Pl. C 5), Ecke von Columbus Ave. und Berkeley Str.; das *Pope Cycling Co.'s Building* (Pl. 17; C 5), neben dem letztern; das *Charles River Embankment* (Pl. A B 3), und der *Marine Park* in South Boston, mit zwei langen Piers, deren eines nach *Castle Island* führt (S. 76). *Liverpool Wharf* (Pl. D 3), früher Griffin's Wharf, war der Schauplatz der „Boston Tea-Party“ (S. 68). — Von Statuen sind noch zu nennen die von *Samuel Adams* (S. 69), von Miss Whitney, auf Adams Sq. (Pl. C 3); *Gov. Winthrop* (S. 68), von Greenough, Scollay Sq. (Pl. C 3), sowie kleine Standbilder des *Columbus* und *Aristides* auf Louisburg Sq. (Pl. B 4).

Das **Warren Museum of Natural History**, 89 Chestnut Str. (Pl. B 4), ist besonders für Anatomen interessant (wegen Eintritt wende man sich an Dr. Warren, 58 Beacon Str., oder Dr. Dwight, 235 Beacon Str.). Es enthält das einzige vollständige Skelett des Mastodon.

Cambridge (kein gutes Hotel), mit 70028 Einw., liegt am N.-Ufer des *Charles River*, gegenüber von Boston, mit dem es durch

mehrere von elektr. und andern Tramways befahrene Brücken verbunden ist. Es ist Sitz der ***Harvard University**, der ältesten, reichsten und berühmtesten amerikan. Hochschule.

Harvard College wurde 1636 mit einem Legat von 800 *l.* gegründet, das der *Rev. John Harvard* zu diesem Zweck hinterließ, und ist seitdem durch Staatshülfe und Privatstiftungen fortwährend angewachsen. Gegenwärtig hat die Anstalt c. 290 Professoren u. a. Lehrer und 2700 Studenten. Die Fakultät der Künste und Wissenschaften besteht aus dem eigentlichen Harvard College oder der akademischen Abteilung (1500 Studenten), der Lawrence Scientific School (exakte Wissenschaften, Bergbau, Technologie) und dem Graduate Department. Die Fachschulen umfassen Gottesgelehrtheit, Rechtswissenschaft, Medizin, Zahnheilkunde, Tierarzneikunde und Ackerbau. Zu ihren hervorragenden Zöglingen gehörten u. a. John Adams (1755), John Quincy Adams (1787), W. E. Channing (1798), Edward Everett (1811), W. H. Prescott (1814), G. Bancroft (1817), R. W. Emerson (1821), C. W. Holmes (1829), Sumner (1830), Motley (1831), Lowell (1838), E. E. Hale (1839) und Thoreau (1837); zu ihren Vorstehern und Professoren Männer wie Josiah Quincy, Edward Everett, Jared Sparks, Agassiz, Longfellow, Holmes und Lowell.

Die Hauptgebäude der Universität liegen ungefähr in der Mitte des alten Cambridge, 3½ M. von Boston, wo sie zwei große viereckige Höfe einschließen. Sie bestehen aus *University Hall* (1815), mit den Universitätsbehörden; *Massachusetts Hall* (1720), dem ältesten der jetzt vorhandenen Kollegiengebäude; *Harvard Hall* (1766); *Gore Hall* (1841), mit der *Universitätsbibliothek* (400000 Bde.; viele interessante Autographen und geschichtl. Merkwürdigkeiten); dem *Boylston Chemical Laboratory*; **Sever Hall* (1880), von H. H. Richardson erbaut, etc. N., jenseit Cambridge Str., die stattliche ***Memorial Hall**, errichtet zum Gedächtnis der im Bürgerkriege gefallenen Mitglieder der Universität. Sie enthält eine *Vorhalle* mit den auf Marmortafeln verzeichneten Namen der Gebliebenen; das *Sanders Theater*, in dem die Universitätsgrade verliehen werden, mit einer Statue des Präsidenten *Josiah Quincy* (1772-1863) und einem großen Saale mit zahlreichen Bildnissen, in dem täglich an 1000 Studenten speisen. W. von der Memorial Hall ein *Standbild John Harvard's* (1607-38), von French. Die **Universitäts-Museen**, n. von der Memorial Hall, enthalten wertvolle naturhistor. (Agassiz Museum) und archäolog. Sammlungen (Peabody Museum). Die Sammlung von *Glasblumen in ersterem ist einzig in ihrer Art. Gegenüber die *Divinity Hall.* Die *Lawrence Scientific School*, das *Hemenway Gymnasium*, das *Jefferson Physical Laboratory*, *Hastings Hall* und die *Law School* (*Austen Hall*, von Richardson) liegen w. von Memorial Hall. Der *Botanische Garten* und die *Sternwarte* liegen ¾ M. n.w. Die Gebäude der *Medical*, *Dental* und *Veterinary Schools* sind in Boston (S. 73), die *Bussey Institution* auf Jamaica Plain (S. 76).

Auf dem **Common**, w. von der Universität, steht ein *Kriegerdenkmal* und ein *Standbild von John Bridge* (1578-1665). An der NW.-Ecke die ehrwürdige *Washington-Ulme*, unter der Washington am 3. Juli 1775 das Kommando der amerikan. Armee übernahm. S. von der Ulme liegt *Fay House* (der sog. *Harvard Annex*), wo 300 Mädchen durch Professoren der Harvard University unterrichtet werden. Daneben die *Shepeard Memorial Church* und w. die *Episcopal Theological School.* — Dem S.-Ende des Common gegenüber steht die *First Parish Church*, mit gotischem Turm, und *Christ Church*, von aus England hergebrachtem Material erbaut, mit schönem alten Geläute. Dazwischen ein alter Friedhof.

Etwas weiter in Brattle Str., nach dem Charles River hin, steht **Craigie House**, 1759 von Col. Vassall erbaut und 1775-76 von Washington bewohnt, interessant als langjährige Heimat *Henry*

W. Longfellows, der von 1837 bis zu seinem Tode 1882 hier wohnte. Es enthält zahlreiche Erinnerungen an den Dichter (Besucher aus den bessern Ständen werden selten abgewiesen). — In Brattle Str. c. 1 M. weiter (Pferdebahn) ist der Eingang von ***Mt. Auburn Cemetery,** mit schönen Anlagen und den Gräbern von Longfellow, Lowell, Sumner, Everett, Channing, Motley, Agassiz, Prescott und andern Bostoner Berühmtheiten. Auf dem höchsten Punkt ein Aussichtsturm.

Zu den hervorragenden Gebäuden von Cambridge gehören noch die ***City Hall,** Main Str., von A. W. Longfellow entworfen; die *Public Library*, Ecke von Broadway und Irving Str., und die *Manual Training School*, gegenüber (alle drei der Stadt von Mr. F. H. Rindge geschenkt). Einen Besuch verdient die *Riverside Press* (Houghton Mifflin & Co.), eine der ersten Verlageanstalten in Amerika, am Charles River 3/4 M. s.ö. von Harvard College. In Cambridgeport befinden sich die berühmten Glaslinsenschleifereien von *Alvan Clark & Co.* Der Gesamtwert der Fabrikerzeugnisse von Cambridge belief sich 1890 auf $ 36 000 000.

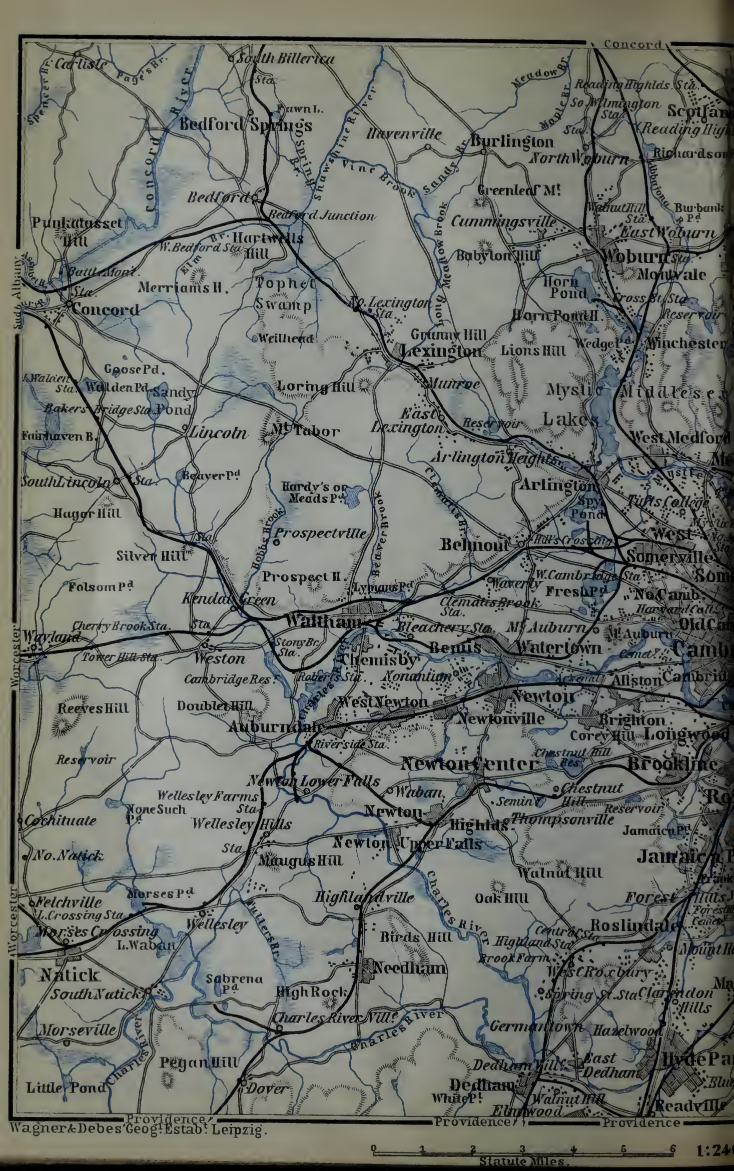
Charlestown (Pl. A B 1, 2), am r. Ufer des Charles River, gehört jetzt zu Boston, mit dem es durch mehrere Eisenbahn- und andre Brücken verbunden ist. Hauptsehenswürdigkeit das **Bunker Hill Monument** (Pl. A 1), ein 67m h. Granitobelisk, 1825-42 zur Erinnerung an die Schlacht von *Bunker* oder vielmehr *Breed's Hill* (17. Juni 1775) errichtet. Die *Aussicht von der Spitze (Zutritt 20 c.) umfaßt Boston und seinen Hafen, die Flüsse Charles und Mystic, Cambridge, die Blue Hills bei Milton etc. Daneben eine Bronzestatue des *Colonel Prescott*, von Story, und in dem Gebäude am Fuß des Denkmals ein Standbild des *General Warren*, der in der Schlacht fiel.

Die Umgebungen von Boston sind sehr anmutig und bieten zahlreiche lohnende Ausflüge. Der schöne, mit zahlreichen Inseln bedeckte ***Hafen**, mit einer Minimaltiefe (während der Ebbe) von 7m, ist von N. nach S. 20 M. lang und von O. nach W. 8 M. breit. Der Haupt-Schiffahrtskanal, die Einfahrt in den Hafen, ist zwischen *Point Allerton* im S. und den *Brewsters*, mit *Boston Lights*, im N. Dampfboote fahren regelmäßig von *Rowe's*, *Forster's* und *India Wharf* nach **Hull** (*The Pemberton*, $ 4; *Oregon Ho.*), mit dem Hauptquartier des Hull Yacht Club, *Hingham* (S. 77) und ***Nantasket Beach** (*Rockland House*, $ 4; *Atlantic Ho.*, $ 3 1/2-4; *Nantasket Hotel*, von $ 2), mit herrlichem 5 M. langen Strande. Eine Schmalspurbahn führt von Hull über Nantasket Beach nach *Old Colony House* (S. 77). Die größern Inseln im Hafen sind *Castle Island* (S. 74), mit dem alten Fort Independence; *Governor's Island*, mit Fort Winthrop; *Deer Island*, mit dem Arbeitshaus; *Long Island*, mit den städt. Armenhäusern; und *George's Island*, mit dem starken Fort Warren.

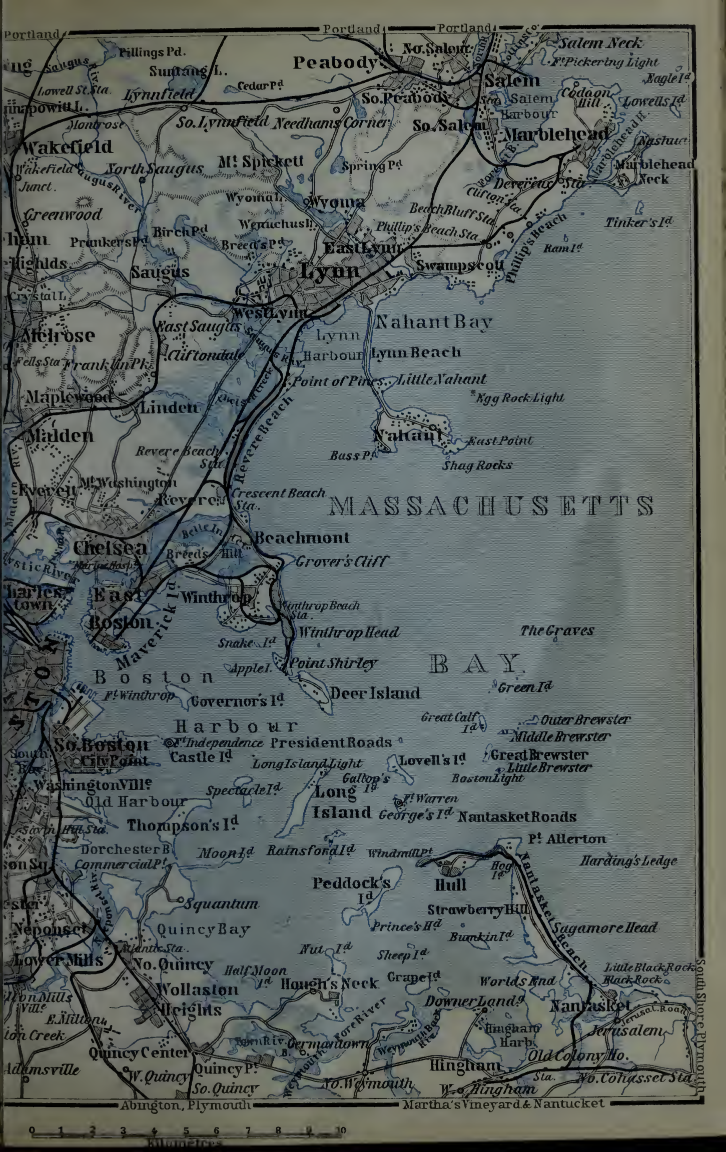
Dampfboote fahren im Sommer auch regelmäßig nach *Nahant* (S. 80) und Vergnügungsfahrten nach der *North Shore* (S. 81), *Provincetown* (S. 80), *Plymouth* (S. 77) und andern Punkten an *Massachusetts Bay* finden häufig statt.

Der schönste der vorstädtischen Nachbarorte Bostons ist ***Brookline**, s.w. von der Stadt (Eisenbahn und elektr. Tramway), mit vielen geschmackvollen Häusern zwischen Bäumen und Gärten. Dabei das große *Chestnut Hill Reservoir*, von einer vielbefahrenen Straße umzogen. S. von Brookline liegt *Jamaica Plain*, mit der *landwirtschaftl. Anstalt* der Universität und dem **Arnold Arboretum*, einer der hervorragendsten Anlagen dieser Art. Etwas weiter der hübsche *Forest Hill Cemetery*, der an *Franklin Park* (S. 74) anstößt. Alle diese Punkte lassen sich zu Wagen bequem in einem Nachmittag besuchen und sind auch mit elektr. Trambahn zu erreichen. Im Bezirk *West Roxbury* liegt *Brook Farm*, bekannt durch George Ripley's





Concord
South Billerica
Sta.
Carlisle
Page's Br.
Spencer Br.
Concord River
Bedford Springs
Fawn L.
Spring Br.
Shawshine River
Havenville
Burlington
Meadow Br.
Maple Br.
Reading Highlds. Sta.
So. Wilmington Sta.
Scotland
Reading High
North Woburn
Richardson
Vine Brook
Sandy Br.
Greenleaf Mt.
Bedford
Bedford Junction
Cummingsville
Walnut Hill Sta.
Burbank Pd.
East Woburn
Punkatasset Hill
Hartwells Hill
W. Bedford Sta.
Elm Br.
Meadow Brook
Babylon Hill
Woburn Sta.
Montvale
Battle Mont.
Sta.
Concord
Merriams H.
Tophet Swamp
No. Lexington Sta.
Horn Pond
Cross St. Sta.
Horn Pond H.
Reservoir
Sudb. Albany
Wellhead
Granny Hill
Lexington
Lions Hill
Wedge Pd.
Winchester
Goose Pd.
Walden Sta.
Walden Pd.
Sandy Pond
Loring Hill
Munroe
Mystic Lakes
Middlesex
Bakers Bridge Sta.
East Lexington
Reservoir
Fairhaven B.
Lincoln
Mt. Tabor
West Medford
Arlington Heights
South Lincoln
Sta.
Beaver Pd.
Hardy's or Meads Pd.
Clematis Br.
Beaver Brook
Arlington
Spy Pond
Tufts College
Hager Hill
Hobbs Brook
Prospectville
Belmont
Hills Crossing
West
Somerville
Silver Hill
Prospect H.
W. Cambridge Sta.
Folsom Pd.
Lymans Pd.
Waverly
Fresh Pd.
No. Camb.
Kendal Green
Clematis Brook Sta.
Harvard Coll.
Waltham
Bleachery Sta.
Mt. Auburn
Mt. Auburn
Old Cam
Cherry Brook Sta.
Sta.
Wayland
Stony Br. Sta.
Bemis
Watertown
Tower Hill Sta.
Weston
Chemisby
Camb
Cambridge Res.
Roberts Sta.
Nonantum
Arsenal
Allston
Cambrid
Worcester
Reeves Hill
Doublet Hill
West Newton
Newton
Auburndale
Newtonville
Brighton
Corey Hill
Longwood
Riverside Sta.
Reservoir
Chestnut Hill Res.
Newton Center
Brookline
Newton Lower Falls
Wellesley Farms Sta.
Waban
Chestnut Hill
None Such Pd.
Cochituate
Wellesley Hills
Newton
Highlds.
Thompsonville
Reservoir
Jamaica Pd.
Sta.
Newton Upper Falls
No. Natick
Maugus Hill
Jamaica
Walnut Hill
Morses Pd.
Highlandville
Oak Hill
Forest
Felchville
L. Crossing Sta.
Wellesley
Charles River
Roslindale
Morses Crossing
L. Waban
Birds Hill
Central Sta.
Highland Sta.
Brook Farm
Natick
Needham
West Roxbury
South Natick
Sabrena Pd.
High Rock
Spring St. Sta.
Clarendon Hills
Charles River Ville
Charles River
Germantown
Hazelwood
Morseville
Charles River
Pegan Hill
Dedham Hills
East Dedham
Hyde Pa
Little Pond
Dover
Dedham
White Pd.
Walnut Hill
Elmwood
Readville
Providence
Providence
Providence
Wagner & Debes' Geogl. Estab. Leipzig.
0 1 2 3 4 5 6
Statute Miles.
1:24



Portland
Peabody
No. Salem
Salem Neck
Ft. Pickering Light
Salem
So. Peabody
Salem Harbour
Lynnfield
So. Lynnfield
Needhams Corner
So. Salem
Marblehead
Marblehead Neck
Wakefield
North Saugus
Mt. Spickett
Devereux Sta.
Clifton Sta.
Wyoma
Beach Bluff Sta.
Greenwood
Phillip's Beach Sta.
Tinker's Id.
Birch Pd.
East Lynn
Ram Id.
Saugus
Lynn
Swampscott
Phillip's Beach
West Lynn
Melrose
East Saugus
Nahant Bay
Lynn Harbour
Lynn Beach
Cliftondale
Point of Pines
Little Nahant
Egg Rock Light
Maplewood
Linden
Malden
Nahant
East Point
Revere Beach
Bass Pt.
Shag Rocks
Everett
Mt. Washington
Revere
Crescent Beach Sta.
MASSACHUSETTS
Chelsea
Beachmont
Breeds Hill
Grover's Cliff
Charlestown
East Boston
Winthrop
Maverick Id.
Winthrop Beach Sta.
Winthrop Head
The Graves
Snake Id.
Point Shirley
Apple I.
BAY
Boston Harbour
Ft. Winthrop
Governor's Id.
Deer Island
Green Id.
Great Calf Id.
Outer Brewster
Middle Brewster
So. Boston
Ft. Independence
President Roads
Castle Id.
City Point
Long Island Light
Lovell's Id.
Great Brewster
Little Brewster
Boston Light
Washingtonville
Spectacle Id.
Gallop's Id.
Long Island
Ft. Warren
George's Id.
Nantasket Roads
Old Harbour
Thompson's Id.
Pt. Allerton
Dorchester B.
Moon Id.
Rainsford Id.
Windmill Pt.
Harding's Ledge
Commercial Pt.
Peddock's Id.
Hull
Hog Id.
Nantasket Beach
Squantum
Strawberry Hill
Quincy Bay
Prince's Hd.
Bumkin Id.
Sagamore Head
Neponset
Atlantic Sta.
Nut Id.
Sheep Id.
Lower Mills
No. Quincy
Half Moon Id.
Hough's Neck
Grape Id.
Worlds End
Little Black Rock
Black Rock
Wollaston Heights
Downer Landg.
Nantasket
Jerusalem Road
Jerusalem
E. Milton
Hingham Harb.
Fore River
Germantown
Quincy Center
Old Colony Ho.
Adamsville
W. Quincy
Quincy Pt.
Hingham
So. Quincy
No. Weymouth
W. Hingham
No. Cohasset Sta.
South Shore, Plymouth
Abington, Plymouth
Martha's Vineyard & Nantucket
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Versuch hier eine socialistische Gemeinschaft zu gründen (1841-47), jetzt das *Martin Luther Orphan Asylum.* — **Chelsea** (27 900 E.), n. von East Boston, am *Mystic River*, enthält ein Kriegerdenkmal, Militär- und Marine-Hospitäler und bedeutende Kunstziegeleien. — Freunde des Ruder- und Canoesports fahren mit der AlbanyBahn nach (11 M.) *Riverside*, am Charles River, wo Boote etc. zu haben sind.

Andre von Boston leicht zu erreichende Ausflugsziele sind *Newton* (S. 58); die *Blue* oder *Milton Hills*, 8 M. südl.; *Revere Beach* (S. 80), und die *Middlesex Fells* (S. 101). Weitere Ausflüge nach *Concord* und *Lexington* (S. 99), *Providence* (S. 60), *Newport* (S. 87) etc.

Von Boston nach *New York* s. R. 4; nach *Portland* R. 9; nach den *White Mts.* s. S. 103-6; nach *Nantucket* und *Martha's Vineyard* s. S. 78; nach *Plymouth* s. unten; nach *Cape Cod* s. S. 80; nach *Albany* s. S. 118; nach *Canada* s. R. 13.

6. Von Boston nach Plymouth.

a. Über Abington.

37 M. Old Colony Railroad *(Kneeland Str. Station)* in 1½-1¾ St. (90 c.).

Von Boston bis (11 M.) *South Braintree* s. S. 66. — 15 M. *South Weymouth*; 19 M. *Abington*. Von (21 M.) *Whitman* Zweigbahn nach (7 M.) *Bridgewater* (S. 66). — 30 M. *Plympton*, am S.-Ende von *Silver Lake*; 33 M. *Kingston*. Dann an *Plymouth Bay* entlang; l. das Denkmal von Duxbury (s. unten). — 37 M. *Plymouth*, s. unten.

b. Über South Shore.

46 M. Old Colony Railroad *(Kneeland Str. Station)* in 1¾ St. (90 c.).

Jenseit (10 M.) *Braintree* (S. 66) wendet die Bahn sich l. (ö.) — 12 M. *Weymouth*; 17 M. *Hingham* (Cushing Ho., $2), altes Dorf am Boston Harbour, 1635 gegründet, mit der ältesten ständig benutzten Kirche in Neu-England (1681). Auf dem Friedhof (*Aussicht) das Grab *J. A. Andrew's* († 1867), des bekannten „Kriegsgouverneurs" von Massachusetts, mit Standbild. — Von (18 M.) *Old Colony House* führt eine Zweigbahn nach *Nantasket Beach* und *Hull* (S. 76). — 22 M. *Cohasset* (Black Rock Ho.), ein reizender Strandort, mit hübschen Villen an dem schönen *Jerusalem Road.* — 27 M. *Scituate*, altes Fischerdorf, wegen seiner Seebäder besucht. Etwa 4 M. vom Ufer im Meer der Leuchtturm auf *Minot's Ledge.* — In (34 M.) *Marshfield* wohnte und starb *Daniel Webster* (S. 70). — 38 M. *Duxbury* (Standish Ho., $2½) war die Heimat von *John Alden* und *Miles Standish;* ein 33m h. Turm mit Standbild bezeichnet die Stelle wo des letztern Haus stand. — 42 M. *Kingston*, und von da nach (46 M.) *Plymouth*, s. oben.

Plymouth (*Samoset House*, $2½; *Plymouth Rock Ho.*, einf., $2; *Hotel Pilgrim*, $2½-3, 3 M. s.ö., mit elektr. Tramway zu erreichen), betriebsamer Ort und Sommeraufenthalt mit 7314 E., liegt an der geschützten Bucht gl. N., am NW.-Ende der größern *Cape Cod Bay* (S. 80). Plymouth behauptet ein unvergängliches Interesse als Landeplatz der aus Yorkshire vertriebenen Puritaner (der „Pilgrim Fathers") am 20. Dez. 1620 und als der erste Ansiedlungsort in Neu-England.

Vom Bahnhof wenden wir uns w. nach *Court Str.* und folgen ihr l. An der Ecke von Chilton Str. (l.) steht PILGRIM HALL (stets zugänglich; 25 c.), mit zahlreichen Erinnerungen an die Pilger, Darstellungen ihrer Einschiffung und Landung, alten Bildnissen etc. — Weiterhin r., an der Ecke von Russell Str., das *Court House.* North Str. führt von hier l. zum *PLYMOUTH ROCK, wo die Landung vor sich ging, einem von einem Geländer umgebenen und durch einen Überbau geschützten Granitblock, durch das Zurückweichen des Meeres jetzt vom Ufer etwas entfernt. *Cole's Hill*, dem Felsen gegenüber, war der Begräbnisort der ersten Ansiedler (1620-21).

Nun durch Water Str. nach *Leyden Str.* und r. diese hinan, an der Stelle des ersten Hauses (l.) vorbei, bis *Town Square;* dann r. aufwärts zu dem alten BURIAL HILL, mit den Gräbern mancher der frühesten Ansiedler, darunter Gouv. Bradford († 1667). Eine befestigte Kirche wurde hier 1622 erbaut. Die *Aussicht umfaßt Plymouth Bay, mit dem Gurnett-Leuchtturm; Duxbury, mit seinem Denkmal; Cape Cod; das Pilger-Denkmal (s. unten); die Manomet Hills im S., etc. — Im S. erhebt sich *Watson's Hill*, wo die Pilger 1621 mit dem Indianerhäuptling Massasoit einen Vertrag schlossen.

Von hier n.w. hinab und durch *Allerton Str.* n. zu dem (1/4 St.) *NATIONALDENKMAL DER PILGER, einer 11m h. Statue des Glaubens auf 13m h. Granitsockel, umgeben von den 6m h. sitzenden Figuren des Rechts, der Sitte, Freiheit und Erziehung (1888 vollendet). Von hier durch Cushman Str. in 5 Min. zum Bahnhof zurück.

Die UMGEBUNGEN von Plymouth enthalten hunderte kleiner Seen und Teiche, deren größter *Billington Sea* ist. Im Frühjahr wächst hier massenhaft ein kriechender Arbutus („Maiblume", Epigaea repens). — *Manomet Bluffs*, s.ö. von Portsmouth, werden im Sommer viel besucht.

7. Von Boston nach Martha's Vineyard und Nantucket.

Vgl. Karte S. 54.

OLD COLONY RAILROAD bis (72 M.) *Wood's Holl* in 2 1/2 St.; DAMPFBOOT von da nach *Cottage City* in 1/2 St. (durchgehendes Billet $ 2.35, Retourbillet $ 3), nach *Nantucket* in 3 St. (durchgehendes Billet $ 3.35, Retourbillet $ 4).

Von Boston bis (55 M.) *Buzzard's Bay* s. S. 79. Die Bahn zweigt von der nach Provincetown r. ab und führt in südl. Richtung an *Buzzard's Bay* entlang. 57 M. *Monument Beach;* 59 M. *Pocasset;* 68 M. *Falmouth* (Menauhant Hotel, $ 2 1/2-3), Station für *Falmouth Heights* (Tower's Hotel, $ 3).

72 M. **Wood's Holl** (*Dexter Ho.*, $ 2), kleines Seestädtchen mit einer biologischen Station und einer Zweiganstalt der U. S. Fish Commission (von New York über Fall River zu erreichen, S. 66). Dampfboote gehen von hier häufig nach (7 M.) *Cottage City*, auf *Martha's Vineyard.*

Martha's Vineyard ist eine 23 M. lange und bis 10 M. breite Insel unweit der S.-Küste von Massachusetts. Die Bewohner (4500) trieben früher Walfischfang, leben aber jetzt hauptsächlich von der Fremden-Industrie. Hauptort der Sommerfrischler ist **Cottage City**

(*Naumkeag*, $2½-4; *Narragansett*, $2-4; *Pawnee*, $3; *Wesley*, $2½; *Highland Ho.*, $2-2½, etc.), an der NO.-Seite der Insel hübsch gelegen. In den großen *Camp Meeting Grounds* kommen alljährlich im August 20000 Methodisten zusammen. Eine Schmalspurbahn führt südl. nach *Edgartown* (Harbor View Hotel, $2½-3½) und *Katama* (Mattakeset Lodge); andre Sommeransiedelungen sind in *Vineyard Haven* (Tashmoo Ho., $2) und *West Chop* (The Cedars, $3). **Gay Head*, das W.-Ende der Insel, bietet eine herrliche Rundsicht; die Klippen sind 60m hoch (Leuchtturm). Hier sind jetzt die Überreste der Indianer angesiedelt, die früher Cape Cod und die Inseln bewohnten.

Dampfboote fahren tägl. von Cottage City nach *Nantucket* (s. unten) und *New Bedford* sowie wöchentlich nach *Portland* und *New York* (S. 6).

Die sandige baumlose Insel *Nantucket* (3268 E.) liegt 12-15 M. ö. von Martha's Vineyard, doch ist der Dampfbootkurs von Cottage City nach dem malerischen alten Städtchen **Nantucket** (*Nantucket*, $3-3½; *Ocean Ho.*, *Bay View*, *Veranda*, $2½-3; *Springfield*, $2-2½), an der N.-Seite der Insel, fast doppelt so lang. Nantucket trieb wie Martha's Vineyard einst Walfischfang, während die Bewohner jetzt auf etwas Ackerbau, Fischfang und den Verdienst durch die Sommergäste angewiesen sind. Zu den Hauptvergnügungen der letzteren gehört die Makrelen (Bluefish)-Fischerei. Lokalbahn nach (2½ M.) **Surfside** (*Surf Side Ho.*, $4) und (10 M.) **Siasconset** (spr. Sconset; *Atlantic Ho.*, *Ocean View Ho.*, $3), am O.-Ende der Insel. 1 M. n. liegt *Sankoty Head* (27m), mit Leuchtturm und weiter Aussicht. Martha's Vineyard und Nantucket wurden im XVII. Jahrh. kolonisiert und enthalten mancherlei Erinnerungen aus alter Zeit.

8. Von Boston nach Provincetown. Cape Cod.

Vgl. Karte S. 54.

120 M. OLD COLONY RAILROAD (*Kneeland Str. Sta.*) in 4-4½ St. (Fahrpreis $2.90, Retourbillet $4.80). — Auch DAMPFBOOTE fahren im Sommer tägl. vom Battery Wharf nach Provincetown (50 M. in 4 St.; Retourbillet $1).

Von Boston bis (11 M.) *South Braintree* s. S. 66. — 20 M. *Brockton*, Fabrikort mit 27294 Einw.; 27 M. *Bridgewater*. — 34 M. *Middleboro'*, betriebsames Städtchen mit 6065 Einw., ist Knotenpunkt für *Fall River* und *Newport* (S. 66). — Von (45 M.) *Tremont* führt eine Zweigbahn über *Marion* und *Mattapoisett* nach (15 M.) *Fairhaven*, gegenüber von *New Bedford*.

New Bedford (*Parker Ho.*, $2½-3½; *Bancroft Ho.*, $2), freundliche Stadt (40733 Einw.) mit malerischen alten Häusern an der Mündung des *Acushnet*, trieb früher bedeutenden Walfischfang und besitzt noch eine Anzahl Fahrzeuge für diesen Zweck. Der Wert der hier fabrizierten Baumwollstoffe betrug im J. 1890 $8185000. (Direkte Bahn von Boston, 56 M. in 1½ St.)

49 M. *Wareham*. Von (51 M.) *Onset Junction* führt eine kurze Zweigbahn nach dem Seebad (1½ M.) *Onset Bay*. — 55 M. *Buzzard's Bay* ist Knotenpunkt für *Wood's Holl* (S. 78). — Bei (62 M.)

Sandwich beginnt **Cape Cod,** das sich von hier erst 35 M. weit nach O., dann noch 30 M. weiter nach N. und N.W. erstreckt.

Das Vorgebirge verengt sich allmählich von 8 M. bis zu etwa 1 M. Breite und besteht fast ganz aus Sand, mit wenig Felsen oder Bäumen. Die Bewohner, Nachkommen der Pilger (S. 77) und treffliche Seeleute, haben ihre alten Sitten vielfach bewahrt. Einen Haupterwerbszweig bildet das Sammeln der hier massenhaft wachsenden Heidelbeeren im Sept. und Okt.

69 M. *West Barnstable* ist Station für (7 M.) *Osterville*, Seebad an der S.-Küste des Vorgebirges. — 73 M. *Barnstable;* 76 M. *Yarmouth* (Zweigbahn nach *Hyannis*, 3 M.). Von (84 M.) *Harwich* führt eine Zweigbahn nach (7 M.) *Chatham*, von wo Coaches zum *Hotel Chatham* ($3-5) gehen. — Die Bahn wendet sich l. (N.). 89 M. *Brewster;* 94 M. *Orleans;* 97 M. *Eastham;* 114 M. *Truro*, mit gefährlichem, vom *Highland Light* bewachtem Strande.

120 M. **Provincetown** (*Gifford Ho.*, $2; *Central*, $1½-2), malerischer alter Fischerort (Kabeljau- und Makrelenfang), mit 4642 Einw. und gutem, durch die letzte Umbiegung des Cape Cod gebildetem Hafen. Die „Mayflower" (das Schiff der Pilgrim Fathers, S. 77) ankerte hier am 11. Nov. 1620. Gute Aussicht vom *High Pole Hill.* Auf *Race Point* steht ein Leuchtturm.

9. Von Boston nach Portland.

Vgl. Karten S. 54, 76.

a. Mit der Eastern Division des Portland and Maine Railroad.

108 M. Eisenbahn in 3½-5 St. (Fahrpreis $2½-3). Diese Linie führt an der O.-Küste von Massachusetts, New Hampshire und Maine entlang und bietet häufige Blicke auf das Meer (r. sitzen). Von Portland geht sie weiter nach (244 M.) *Bangor* und (450 M.) *St. John* (Canada); vgl. S. 87.

Abfahrt von *Causeway Str. Station* (S. 66). 2 M. *Somerville;* 5 M. *Chelsea* (S. 77; Zweigbahn nach dem besuchten Erholungsort *Revere Beach*, der von Boston auch mit dem *Boston, Revere Beach & Lynn R. R.* zu erreichen ist). — 11 M. **Lynn** (*Sagamore*, *Kirtland*, $2½), gewerbreiche Stadt von 55 727 Einw., mit sehr bedeutenden Schuh- und Stiefelfabriken (jährlich 12-15 Millionen Paar, im Werte von 25 Millionen Dollars). Schöner *Public Forest Park.* Treffliche Aussicht vom *High Rock.*

Omnibus von Lynn nach *Lynn Beach* (Red Rock Ho.) und (4 M.) **Nahant** (*Hood's Hotel*, von $3; *Hotel Nahant*, $2½-3), einem Vorgebirge mit phantastischen Felsbildungen und schönem Strand, mit dem Festland durch eine schmale Landzunge verbunden. Viele Bostoner haben hier ihre Villen. Dampfboot s. S. 67.

13 M. **Swampscott** (*Lincoln Ho.*, *Ocean Ho.*, $3-4), von den Bostoner „Fashionables" als Seebad und Sommeraufenthalt besucht, mit malerischen Felspartieen und schönem Strand. Der Bahnhof ist 1½ M. vom Meer entfernt (Hotel-Omnibus bei den Hauptzügen).

Zweigbahn am Strande entlang über *Phillips Beach*, *Beach Bluff* (Hotel Preston, $3½-4), *Clifton* (Clifton Ho., $3; Crowninshield, $2-2½) und *Devereux* (Devereux Mansion, $2½-3) nach (4 M.) **Marblehead**, einem malerischen alten Städtchen (8202 Einw.), früher ein bedeutender Handelsplatz, mit manchen Erinnerungen an seine ehemalige Blüte.

16 M. **Salem** (*Essex House*, $2), die Mutterstadt von Massachusetts, ist eine stille alte Stadt mit 30800 Einw. und gutem, durch zwei verfallene Forts geschütztem Hafen. Sein Handel, einst bedeutend, beschränkt sich jetzt auf etwas Küstenverkehr; auch die gewerbliche Thätigkeit ist gering.

Naumkeag, an der Stelle des heutigen Salem, wurde von Roger Conant 1626 zuerst besucht; zwei Jahre darauf gründete Gouv. Endicott hier eine Ansiedelung. Salem war eine Zeitlang Hauptstadt von Massachusetts. 1692 spielte hier ein großer Hexenprozeß, bei dem auf die lügnerischen Anschuldigungen einiger Mädchen hin 20 unschuldige Personen hingerichtet wurden. Nach dem Revolutionskriege trieb Salem lebhaften Handel nach Ostindien und manche seiner Bürger gelangten zu großem Reichtum, sodaß im J. 1810 ein Salemer Kaufmann angeblich der größte Schiffsrheder der Welt war. Aus Salem stammten u. a. *Nathaniel Hawthorne* (1804-1864), der 1846-50 hier Hafeninspektor war; *W. H. Prescott* (1796-1859), der Historiker; *Maria S. Cummins* (1827-66), Verfasserin des „Lamplighter"; *Graf Rumford* (1753-1814), der bayrische Minister, und der Bildhauer *W. W. Story* (geb. 1819).

Essex Institute, 132 Essex Str., enthält interessante historische Sammlungen (geöffnet 9-5); daneben *Plumner Hall*, an der Stelle von Prescotts Geburtshause, mit der Salem Athenaeum Bibliothek. Die *First Church*, hinter Plumner Hall, ist die älteste protestant. Kirche in Amerika (1634). Die *Peabody Academy of Science*, Essex Str. 101, enthält ethnolog. und naturhistor. Sammlungen und das *East India Marine Museum*.

2 M. n. von Salem (Eisenbahn) liegt **Peabody**, der Geburtsort des großen Menschenfreundes *George Peabody* (1795-1869). Das von ihm gegründete *Peabody Institute* enthält u. a. das juwelenbesetzte, von ihr persönlich dem Mr. Peabody geschenkte Bildnis der Königin Victoria. Sein Grab ist auf dem nahen *Harmony Grove Cemetery*. — Reizende Spazierfahrt von Salem an der *North Shore* nach (2 M.) *Beverly*, (9 M.) *Manchester*, (12 M.) *Magnolia* und (15 M.) *Gloucester* (s. unten), durch schönen Wald, an zahlreichen hübschen Villen vorbei und mit stetem Blick aufs Meer. Auch die Fahrt in entgegengesetzter Richtung nach (4 M.) *Swampscott* und (6 M.) *Lynn* ist sehr lohnend.

Zweigbahnen führen von Salem nach (4 M.) *Marblehead* (S. 80), *Lawrence*, *Wakefield*, *Lowell* etc.

Die Bahn führt durch einen 200m l. Tunnel und überschreitet den North River. — 18 M. **Beverly** (*Trafton Ho.*, $2), gleichfalls ein früherer Hafenort (10821 Einw.), der jetzt Schuhfabrikation betreibt.

Von Beverly nach Gloucester und Rockport, 17 M., Eisenbahn in $^3/_4$-1 St. Die Bahn folgt der sog. **North Shore**, mit ihren prächtigen Buchten und unzähligen Villen wohlhabender Bostoner, bis zum Ende von *Cape Ann*. Über *Montserrat*, *Prides*, *Beverly Farms* und *West Manchester*, alle mit hübschen Landhäusern, nach (7 M.) **Manchester-by-the-Sea** (*Masconomo*, $4-5; *Manchester Ho.*, 2^1/_2$), einem freundlichen Seebadeort, dessen malerische Häuschen sich bis hoch an den Uferfelsen hinanziehen. Merkwürdig ist die *Singing Beach*, deren weißer Sand bei Berührung einen Ton von sich giebt. — Von (9 M.) *Magnolia Station* fahren Omnibus nach dem reizend gelegenen Seebad (2$^1/_2$ M.) **Magnolia** (*Ocean Side*, *Hesperus*, *Magnolia*, $3-3$^1/_2$; *Oak Grove*, 2^1/_2$); dabei die schöne *Crescent Beach*. Prächtiger Wald reicht bis zum Strande hinab. Unweit ö. *Rafe's Chasm*, eine 18m tiefe und 2-3m breite Felsschlucht, und gegenüber das schwarze Riff *Norman's Woe*, bekannt aus Longfellows „Schiffbruch des Hesperus". Eine Anzahl Penobscot-Indianer lagern im Sommer bei Magnolia und verkaufen geflochtene Körbchen etc.

13 M. **Gloucester** (*Pavilion*, $3; *Ocean*, $2), malerische alte Stadt mit 24651 E., ist angeblich der größte Fischerhafen der Welt; seine Flotten zählen 5-6000 Mann. Unter den ausländischen Schiffen, welche den sichern

und geräumigen Hafen anlaufen, sind eine Anzahl sizilianische, die Salz zum Einpökeln der Fische bringen. Gloucester ist ein Lieblingsaufenthalt der Maler, sowohl wegen der altertümlichen Stadt selbst, als wegen der schönen Scenerie von Cape Ann (s. unten). Den äußern Hafen schützt *Eastern Point*, mit einem Leuchtturm an seinem Ende. Hier liegt (2½ M.) *East Gloucester* (Beachcroft; The Hawthorns, $ 2; Harbor View, $ 1½-2), ein freundliches kl. Seebad, vom Bahnhof mit elektr. Tramway zu erreichen, mit herrlichem Blick über den Hafen auf die turmreiche Stadt. Die *Bass Rocks* und *Good Harbour Beach* (Bass Rock Ho., $ 3) liegen in der Nähe n.ö., den beiden Leuchttürmen auf *Thatcher's Island* gegenüber. Beliebter Ausflug „Round the Cape" (14 M.); auch (3 M.) *Rafe's Chasm* und *Norman's Woe* (s. oben) werden von Gloucester viel besucht.

Die Bahn endet bei (17 M.) *Rockport*, wo ein mächtiger Wellenbrecher von der Verein. Staaten-Regierung erbaut wird. Stages fahren von hier, an großen Granitbrüchen vorbei, nach (2 M.) *Pigeon's Cove* (Pigeon's Cove Ho., $ 2½), unweit des Endes von **Cape Ann**, und (1½ M.) *Land's End* (Turk's Head, $ 3-4). Um die Rundtour um das Kap zu machen, geht man weiter nach *Lanesville*, *Bay View*, *Amnisquam* und *Riverdale*, dann nach Gloucester zurück.

Weiter in n. Richtung nach (23 M.) *Wenham*, durch seinen Eisexport weltbekannt (Zweigbahn nach *Essex* und *Conomo*). — 28 M. *Ipswich* (Agawam Ho.), altes Städtchen mit 4439 Einw. Dann über den *Park River*.

37 M. **Newburyport** (*Wolfe Tavern*, $2-2½), alte Hafenstadt an der Mündung des *Merrimac*, mit 13947 Einw., ist wie viele andre Küstenstädte Neu-Englands vom Seehandel zur Fabrikthätigkeit übergegangen (Schuhe, Baumwolle, Silberwaren etc.). In State Str. die *Public Library*, ein altes Gebäude aus der Kolonialzeit, in welchem Washington und Lafayette einst bewirtet wurden, und das *Marine Museum* mit überseeischen Merkwürdigkeiten. In High Str. ein gutes *Standbild Washington's* von Ward.

Omnibus und Dampfboote (auf dem Merrimac) fahren von Newburyport täglich nach (4 M.) **Salisbury Beach** (*Seaside Ho.*), am Merrimac 6 M. lang nach N. sich hinziehend. Tramway nach (2½ M.) **Plum Island** (*Plum Island Ho.*, $ 2½-3), einer langen Sanddüne, die sich von der Mündung des Merrimac 9-10 M. seewärts erstreckt. Ein Dampfboot fährt auch den Merrimac hinauf nach (11 M.) *Haverhill*. Andre besuchenswerte Punkte in der Nähe sind (3½ M.) *Indian Hill Farm*, die Heimat von B. P. Poore (1820-87); der *Devil's Den*, eine Höhle 2 M. südl.; die *Chain Bridge* und *Hawkswood* am Merrimac, 3 M. nördl. — Zweigbahn von Newburyport nach (5 M.) *Amesbury*, lange der Wohnort John G. Whittier's (1807-92), der die Umgegend in seinen Gedichten verherrlicht hat.

Die Bahn überschreitet den Merrimac auf 460m l. Brücke (Aussicht), durchschneidet jenseit (39 M.) *Salisbury* die *Folly Hill Woods* und tritt in den Staat *New Hampshire* („Granite State"). Weiter durch Salzmarschen. 47 M. *Hampton* (Whittier Ho., $ 2), Station für **Hampton Beach** (**Boar's Head*, $2-3; *Hampton Beach Ho.*, $1½-2), 3 M. s.ö. (Omnibus am Bahnhof). Von (49 M.) *North Hampton* gehen Stages nach (3½ M.) **Rye Beach** (*Farragut*, $3½-4; *Sea View*, $3½; etc.), dem besuchtesten Badeort in New Hampshire. Ein reizender Strandweg führt von Rye Beach nach (4 M.) *Straw's Point*, einer Station des unterseeischen Kabels nach Europa. — 51 M. *Greenland* ist Station für das (2½ M.) N.-Ende von Rye Beach.

57 M. **Portsmouth** (*Rockingham*, $4; *Kearsarge*, $2-3; *Webster*

$\$ 1^1/_2$), mit 9827 Einw., der einzige Seehafen von New Hampshire, auf einer Insel 3 M. von der Mündung des *Piscataqua*, ist eine altmodische stille Stadt mit freundlichen baumbeschatteten Straßen. Manche interessante alte Häuser aus der Kolonialzeit haben sich erhalten. Im *Athenæum* eine Bibliothek und ein Museum. Auf *Continental* oder *Fernald's Island*, im Fluß, der *Kittery U. S. Navy Yard* (Fähre von Daniel Str.), wo u. a. das aus dem Bürgerkriege bekannte Panzerschiff „Kearsarge" gebaut wurde. T. B. Aldrich (geb. 1836), James T. Fields (1817-81) und B. P. Shillaber („Mrs. Partington", geb. 1814) sind in Portsmouth geboren.

Von Portsmouth nach den Isles of Shoals, 10 M., Dampfboot mehrmals tägl. in 1 St. Die ***Isles of Shoals**, neun Felseninseln, 6-9 M. vom Strande, werden wegen ihrer reinen Luft und der Immunität von Mosquitos als Sommeraufenthalt besucht. Die größten sind *Appledore* (Appledore Ho., $\$ 3^1/_2$, 700 Betten) und *Star Island* (Oceanic Ho., $\$ 3^1/_2$, 700 Betten). Auf *White Island*, s.w., ein weithin sichtbarer Leuchtturm.

Von Portsmouth nach York Beach, 10 M., Eisenbahn in $^3/_4$ St. — **York Beach** (*Marshall*, $\$ 3\text{-}3^1/_2$, *York Harbor Ho.*, \$ 2-4, und *Harmon*, $\$ 2^1/_2\text{-}3$, Station York Harbor; *Bartlett*, *Garrison*, $\$ 2\text{-}2^1/_2$, auf den Long Sands, Long Beach Station; *Ocean Ho.*, \$ 2-3, *Atlantic*, $\$ 1^1/_2\text{-}2$, York Beach Station) ist ein langer Sandstreifen mit zahlreichen Hotels und Sommervillen. Am N.-Ende *Cape Neddick*, von dem der felsige „Nubble" mit seinem Leuchtturm ins Meer hinausragt; $4^1/_2$ M. weiter n. die schöne **Bald Head Cliff* (26m hoch). Noch weiter n. liegt *Ogonquit Beach* (Maxwell Ho., \$ 2). Landeinwärts von York Beach erhebt sich (6 M.) *Mt. Agamenticus* (207m; *Aussicht).

Die Bahn überschreitet den Piscataqua und tritt in den Staat *Maine*. Von (67m) *Conway Junction* Zweigbahn nach North Conway (S. 107). Bei (75 M.) *North Berwick* kreuzt die Eastern Division des Boston und Maine Railroad die Western Division, mit der sie nun die Rolle tauscht. (Die Stationen auf beiden Linien sind dieselben; da die Orte aber meist nach dem Meere hin liegen, folgt die Beschreibung in R. 9b. Ein Zug der E. Division fährt von hier bis Portland auf dem Geleise der W. Division.)

108 M. *Portland* s. S. 85.

b. Mit der Western Division des Boston and Maine Railroad.

115 M. Eisenbahn in 3-8 St. (Fahrpreise wie oben).

Abfahrt von *Haymarket Station* (S. 66). Die Bahn folgt anfangs derselben Richtung wie die Eastern Division (S. 80), bis sie sich jenseit der Brücke über den *Mystic River* nach N. wendet. 7 M. *Melrose*, mit dem als Winteraufenthalt besuchten *Langwood Hotel*; 10 M. *Wakefield*, Knotenpunkt einer Bahn nach (30 M.) *Newburyport* (S. 82).

23 M. **Andover** (*Mansion Ho.*, *Elm Ho.*, $\$ 2^1/_2\text{-}3$), ruhige Stadt von 6142 Einw., ist durch ihre Erziehungsanstalten bekannt, darunter das *Andover Theological Seminary*, das hervorragendste Institut der Congregationalisten in Amerika; die *Phillips Academy*, die *Punchard High School* und das *Abbott Female Seminary*. Mrs. Harriet Beecher-Stowe zog während der Herausgabe von „Onkel Toms Hütte" (vgl. S. 86) nach Andover, und Mrs. Ward (Eliz. Stuart Phelps) wurde

hier in dem noch stehenden *Phelps House* geboren. In *North Andover* (an der Peabody & Lawrence Bahn) die großen Stevens'schen Baumwollfabriken.

26 M. *South Lawrence*, am r. Ufer des *Merrimac*, gegenüber von **Lawrence** (*Franklin Ho.*, \$2-3; *Central Ho.*, \$ 2), einer der bedeutendsten Fabrikstädte Neu-Englands, mit 44 654 Einw. Die großen Baumwollen- und Wollenfabriken, auf beiden Ufern des Merrimac, beschäftigen 13000 Arbeiter und erhalten ihre Wasserkraft mittels eines gewaltigen 1845 erbauten Dammes (8,5m Fall; 10000 Pferdekräfte). Der Wert der Fabrikate betrug 1890 \$26400000.

Weiter am r. Ufer des Merrimac nach (32¾ M.) *Bradford* (mit einer Akademie für Mädchen) und (33¼ M.) **Haverhill** (*Webster*, \$2½), Stadt von 27412 Einw. mit bedeutenden Schuhfabriken (Wert der Fabrikate 1890 \$25340000). Der Dichter *Whittier* wurde 1807 in einem Hause (dem Schauplatz von „Snowbound") bei *Lake Kenoza*, 1 M. n. ö. von Haverhill, geboren (s. S. 82). Zweigbahn von Haverhill nach (16 M.) *Newburyport* (S. 82).

Die Bahn tritt in den Staat *New Hampshire* (S. 82) und verläßt den Merrimac. 41 M. *Newton Junction*, für *Amesbury* (S. 82). — 51 M. *Exeter* (Bahnrestaur.; 4284 Einw.), Sitz einer zweiten Phillips Academy, zu deren Schülern u. a. Daniel Webster, G. Bancroft und Edw. Everett gehörten. — 68 M. *Dover* (American Ho., \$ 2½), Fabrikstadt (Baumwollen- und Wollenstoffe) mit 12790 Einw., Knotenpunkt von Bahnen nach (28 M.) *Alton Bay* (S. 103) und (11 M.) *Portsmouth* (S. 82).

In den Staat *Maine* eintretend, kreuzt die Bahn den *Salmon Falls River* bei (72 M.) *Salmon Falls*, mit Baumwollfabriken. Bei (78 M.) *North Berwick* schneidet die Western Division die Eastern Division (s. S. 83) und führt nun an der Seeseite entlang. 85 M. *Wells Beach* (Bay View Ho., \$ 1-2). R. schöner Blick auf das Meer. Von (90 M.) *Kennebunk* Zweigbahn nach (5 M.) **Kennebunkport** (**Ocean Bluffs Ho.*, \$3-5; *Parker Ho.*, \$2-3; *Glen Ho.*, \$ 2-4), altes Fischerdorf an der Mündung des *Kennebunk*, als Sommeraufenthalt besucht (hübsche Aussicht von *Cape Arundel*). — 99 M. *Biddeford* (Biddeford Ho., \$2-2½), mit 14443 Einw., und (100 M.) *Saco* (Saco Ho., \$2), mit 6075 Einw., sind gewerbreiche Städte auf beiden Ufern des *Saco*, der hier 16m Fall hat und Wasserkraft für Baumwoll- und Maschinenfabriken, Sägemühlen etc. liefert.

Dampfboote fahren den Saco hinab nach (8 M.) *Biddeford Pool* (Sea View Ho.) an seiner Mündung, mit Anschluß in *Camp Ellis* an den *Orchard Beach Railway* (s. unten).

104 M. **Old Orchard Beach** (*Old Orchard Ho.*, \$4; *Ocean Ho.*, *Fiske*, *Seashore*, *Lawrence*, *Aldine*, *Everett*, *Gorham*, \$2-3; *Belmont*, \$1½-3) ist eines der angenehmsten und besuchtesten Seebäder in Neu-England. Der Bahnhof liegt nahe am Strande; l. die großen Hotels. Die Beach erstreckt sich vom Saco bis (10 M.) Scarborough; die Strand-Eisenbahn führt von *Camp Ellis* (s. oben) nach *Old Orchard Beach Junction* an der Eastern Division.

Von (109 M.) *Scarborough* fahren Omnibus nach (3 M.) *Scarborough Beach* (Atlantic, Kirkwood, $ 2½-3), 2 M. n. von *Prout's Neck* (Southgate Ho.). — Weiterhin kreuzt die Bahn den *Fore River* und erreicht die Union Station von

116 M. **Portland.** — Hotels. Falmouth House, Middle Str., in der Mitte der Stadt, $ 3-4; Preble House, Monument Sq., $ 3-3½; United States, Monument Sq., $ 2-2½; City, $ 2-2½.

Dampfboote gehen regelmäßig von Portland nach *Boston* (täglich, in 8 St., $ 1; Staatszimmer $ 2), *New York* (Staatszimmer $ 5), *Eastport* und *St. John*, *Mount Desert* und *Machias* und dem *Kennebec River*. Kleine Dampfer vom *Custom House Wharf* in häufigen Zwischenräumen nach *Harpswell*, *Peak's Island*, *Cushing's Island* und andern Punkten in *Casco Bay*. Im Winter landen die transatlantischen Boote der Allan Line in Portland.

Tramways führen durch die Hauptstraßen, nach den Bahnhöfen und Vorstädten.

Portland, die größte Stadt in Maine, mit (1890) 36425 Einw., in schöner Lage auf einer hügeligen Halbinsel in *Casco Bay*, hat einen tiefen und gut geschützten Hafen und treibt ansehnlichen Handel nach England und Westindien. Wegen der vielen Bäume in den Straßen führt sie den Namen „Forest City".

Die Stadt wurde 1632 gegründet und zuerst *Machigonne* oder *Casco*, dann *Falmouth* genannt. Sie hatte unter den Angriffen der Indianer und Franzosen schwer zu leiden und wurde 1775 von den Engländern fast gänzlich zerstört. Nach dem Kriege wurde sie neu gebaut und 1786 Portland getauft. H. W. Longfellow (1807-82) wurde in Portland geboren.

Die Hauptstraße ist Congress Street, die von der *Western Promenade* auf *Bramhall's Hill* (53m) bis zur *Eastern Promenade* auf *Munjoy's Hill* (49m) die ganze Halbinsel durchzieht. Der *Aussichtsturm* (Trkg.) auf letzterm bietet eine prächtige Rundsicht über die Stadt, den Hafen, die White Mts. (S. 106) und Sandwich Mts. Ungefähr in der Mitte von Congress Str. steht die *City Hall*, ein großer hellfarbiger Kuppelbau; dicht dabei in Middle Str. die *Post Office*, mit korinth. Portikus. Ö. von City Hall führt Congress Str. an *Lincoln Park* (r.) und der *röm.-kath. Kathedrale* (l.), etwas weiter am *Eastern Cemetery* mit interessanten Grabmälern vorüber. An der Kreuzung von Congress Str. und State Str. ein treffliches *Standbild Longfellow's*, von Franklin Simmons, von dem auch das *Kriegsdenkmal* auf Monument Square herrührt. In der zum Hafen führenden *State Street*, einer breiten, baumreichen Straße, einige bemerkenswerte alte Häuser aus der Kolonialzeit und zwei schöne Kirchen *(St. Luke's Cathedral* und *St. Dominic's)*. Erwähnung verdienen noch das *Custom House*, beim Boston Steamboat Wharf; das *Marine Hospital;* die *Natural History Society*, die *Maine Historical Society* und die *Public Library. Deerring's Oaks*, der städtische Park, liegt unweit n. vom W.-Ende von Congress Str. — *Longfellow's Geburtshaus* (s. oben) steht an der Ecke von Fore Str. und Hancock Str., unweit der Grand Trunk Station. Die *Wadsworth Mansion*, wo er später wohnte, ist neben dem Preble House (s. oben).

Die Umgebungen von Portland sind anmutig. Hübsche Ausflüge nach *Evergreen Cemetery* (2½ M.; Tramway), nach *Falmouth Foreside*, 6 M. n., und nach (3 M.) *Cape Cottage Hotel* ($ 3), dem (8 M.) *Ocean Home* ($ 3) und den (9 M.) *Twin Lighthouses*, alle auf *Cape Elizabeth*, im S.

Casco Bay ist voll von hübschen bewaldeten Inseln (zusammen angeblich 365), von denen viele als Sommeraufenthalt besucht werden, namentlich (3 M.) *Cushing's Island* (*Ottawa House, $ 3-4, von Canadiern bevorzugt); 2½ M. *Peak's Island* (Oceanic Ho., Avenue Ho., $ 2-2½, und viele andere); 4 M. *Long Island* (Casco Bay Ho., Granite Spring Ho., $ 1½-3) und (6 M.) *Little Chebeaque* (Waldo, $ 3).

10. Von Portland nach Mount Desert.

a. Über Bangor.

186 M. Maine Central Railroad bis (178 M.) *Bar Harbor Ferry* in 5½-10 St; Dampffähre von da nach (8 M.) *Bar Harbor* in 40 Min. (durchgehendes Billet $ 5; Parlor-Car $ 1½, Sleeper $ 2).

Portland s. S. 85; nach der Abfahrt hübscher Rückblick auf die Stadt; dann über den *Presumpscot.* — 11 M. *Cumberland Junction* (S. 93). Die Bahn kreuzt den Grand Trunk Railway bei (15 M.) *Yarmouth Junction* (S. 94). — 29 M. **Brunswick** (*Tontine*, $ 2-2½; *Bahnrestaur.*), wohlhabende Stadt (6012 E.) am *Androscoggin*, der hier drei kleine Fälle bildet, ist Sitz des *Bowdoin College* (am Bahnhof), einer der tonangebenden höheren Schulen in Neu-England (2-300 Studenten). Die Gemäldegalerie des College umfaßt ungefähr 150 Bilder, darunter einige gute Porträte und Werke von (oder angeblich von) Hogarth, Brouwer, Berchem, Hondecoeter, Van Dyck, Rubens und Teniers. „Onkel Toms Hütte" wurde in Brunswick geschrieben, während Mrs. Stowe's Gatte Professor am Bowdoin (spr. Bohden) College war (1851-52; vgl. S. 83).

Brunswick ist Knotenpunkt der Bahn nach *Bath* und *Rockland* (R. 88), sowie von Bahnen nach *Lewiston* (S. 93) und *Leeds Junction* (S. 93).

Die Bahn überschreitet den Androscoggin und führt in n. Richtung am l. Ufer des *Kennebec* entlang. Stationen unbedeutend. 50 M. *Iceboro* hat die größten Eishäuser der Welt (1 000 000 Tons Eis werden jährlich vom Kennebec nach allen Weltgegenden versandt). — 56 M. *Gardiner*, mit 5491 Einw., die sich im Sommer mit Holz-Sägen, im Winter mit Eishauen beschäftigen. — 63 M. **Augusta** (*Augusta Ho.*, *Cony Ho.*, $ 2½), die Hauptstadt von Maine, mit 10267 Einw., liegt auf beiden Ufern des Kennebec, 10 Min. unterhalb des mächtigen *Kennebec-Damms*, der den Fabriken der Stadt reiche Wasserkraft zuführt. Unter den Gebäuden ragen hervor die *Post Office* und das *State House*, ein stattlicher Granitbau, mit prächtiger Aussicht von der Kuppel. Am andern Ufer des Flusses die große *Staats-Irrenanstalt* und das *Kennebec Arsenal.* Dampfboote gehen von Augusta nach Gardiner (s. oben), mit Anschluß an große Dampfer nach Portland, Boston etc.

Weiter zweimal über den Kennebec. 82 M. *Waterville* (Bahnrestaur.), mit 7107 Einw., großen Baumwollfabriken und einem Baptisten-College (Colby University), ist Knotenpunkt des Lewiston-Zweiges des Maine Central R. R. (S. 93) und einer Zweigbahn nach (18 M.) *Skowhegan.* Der Kennebec bildet hier die *Taconic Falls.* — Die Bahn kreuzt den Kennebec, verläßt ihn dann und

überschreitet die Wasserscheide zwischen Kennebec und Penobscot. Von (96 M.) *Burnham* führt eine Zweigbahn nach (33 M.) *Belfast* (5294 Einw.), an Penobscot Bay; eine andre von (103 M.) *Pittsfield* nach (8 M.) *Hartland*. R. der *Sebasticook River*. — 110 M. *Newport* ist Knotenpunkt einer Bahn n. nach *Dexter*, *Dover* und *Moosehead Lake* (s. unten).

137 M. **Bangor** (*Bangor Ho.*, $ 2½; *Penobscot Exchange*, *Bangor Exchange*, $ 2; *Bahnrestaur.*), die dritte Stadt von Maine, mit 19 103 Einw., liegt am r. Ufer des von hier an schiffbaren *Penobscot*, 60 M. vom atlantischen Ocean. Seine Hauptindustrie ist die Verarbeitung und Verschiffung von Bauholz, von dem jährlich über 1½ Millionen Meter aus den ungeheuren Wäldern des nördl. Maine hierher gelangen. Zu den wichtigern Gebäuden gehören das *Zollamt*, das *theolog. Seminar* und *Norombega Hall*.

Von Bangor nach St. John in New Brunswick (Canada). 203 M., Eisenbahn in 7-10 St. — 13 M. *Oldtown*, Knotenpunkt für die Bahn nach Moosehead Lake (s. unten); 59 M. *Mattawamkeag* (s. unten). Jenseit (114 M.) *Vanceboro* (Bahnrest.) überschreitet die Bahn den *St. Croix* und die Grenze von Canada.

Von Bangor nach Greenville (*Moosehead Lake*), 89 M., Bangor & Aroostook R. R. in 3¾-10 St. Bei (11 M.) *Oldtown* (s. oben) von der Bahn nach St. John l. ab, durch dünn bevölkerte, hier und da malerische Landstriche. Von (40 M.) *Milo Junction* führt eine Zweigbahn nach (25 M.) *Katahdin Iron Works* (Silver Lake Hotel), von Jagdliebhabern besucht. Von (45 M.) *Sebec* gehen Coaches nach dem fischreichen *Sebec Lake* (5 M.). Bei (52 M.) *Dover* mündet die Bahn von Pittsfield und Dexter (s. oben). Von (67 M.) *Monson Junction* Zweigbahn nach (5 M.) *Monson* (Lake Hebron Hotel), von Anglern besucht. 75 M. *Blanchard;* 89 M. *Greenville* (Moosehead Inn, $ 2½; Lake Ho., $ 2-2½), am S.-Ende von **Moosehead Lake** (310m), dem größten See in Maine, 400 M. im Umfang (35 M. lang, 1-15 M. breit). Der See ist sehr fischreich und die Wälder wimmeln von Wild (Elentiere, Renntiere, Hirsche, Birk- und Auerhühner etc.). Im Sommer werden Stechfliegen und Mosquitos sehr lästig. — Von Greenville fährt im Sommer ein kleiner Dampfer nach (17 M.) *Mt. Kineo* (274m; *Aussicht), der auf der O.-Seite in den See vortritt und ihn bis zu 1 M. Breite zusammendrängt. Das **Mt. Kineo Hotel* ($ 2-4½; 500 Betten) wird von Anglern viel besucht. Der Steamer fährt weiter bis zum N.-Ende des Sees, von wo eine 2 M. lange „Carry" (S. 148) nach dem obern Lauf des Penobscot führt. Unternehmende Reisende können auf dem Penobscot und seinen Seen mit Birkenrinde-Canoes in 5-6 Tagen (mit Führer) bis *Mattawamkeag* (s. oben) hinabfahren. Gute Aussicht von dem ö. aufsteigendem *Mt. Katahdin* (1585m). — Greenville ist auch Station des Canadian Pacific Railway von St. John (s. oben) über Mattawamkeag nach *Lake Megantic* (84 M. von Greenville; von Sportsleuten besucht) und (151 M. von Greenville) *Sherbrooke* (vgl. S. 96).

Die Bahn nach Bar Harbor überschreitet den Penobscot und führt s.ö. nach (166 M.) *Ellsworth*, am *Union River;* weiter an dem fischreichen *Green Lake* l. und einem andern kl. See r. vorbei nach (172 M.) *Franklin Road*, wo die Berge von Mt. Desert r. sichtbar werden. 178 M. *Mount Desert* oder *Bar Harbor Ferry* (Bluffs Hotel, $ 3-4). Der Zug hält neben dem Dampfer, der über *Frenchman Bay* nach (186 M.) *Bar Harbor* (S. 90) überfährt, mit Zwischenhalt in *Sorrento* (Sorrento Hotel, $ 3-5, mit gutem Café-Restaur.), einem viel besuchten Ausflugsort am Festland.

b. Über Rockland.

156 M. MAINE CENTRAL RAILROAD bis (86 M.) *Rockland* in 3½ St.; DAMPFBOOT von Rockland nach (70 M.) *Bar Harbor* in 5 St. (durchgehendes Billet $ 4).

Bis (29 M.) *Brunswick* s. S. 86; hier r. ab. — 38 M. *Bath* (Sagadahoc Ho.), schiffbautreibendes Städtchen mit 8723 Einw. am *Kennebec*, 12 M. vom Meere.

Kleine Dampfer fahren von Bath den Kennebec hinab nach *Popham Beach* (Ocean Ho., Eureka), *Boothbay* (Menawarmet, $3), *Squirrel Island* (Chase Ho., $ 2) und andern Punkten des reizenden Archipels an der Mündung des Flusses. Unweit ö. von der Kennebec-Mündung liegt die Halbinsel *Pemaquid*, bei der am 4. Sept. 1814 die amerikan. Brigg Enterprise die engl. Brigg Boxer nach hartem Kampfe enterte. Beide Kapitäne fielen.

Die durchgehenden Wagen werden mit Dampffähre über den Fluß nach (39 M.) *Woolwich* übergesetzt. — 49 M. *Wiscasset;* 56 M. *Newcastle;* 58 M. *Damariscotta* (l. der *Damariscotta-See*); 75 M. *Warren;* 83 M. *Thomaston.* — 86 M. **Rockland** (*Thorndike Hotel*, $3; *Bay Point*, $2½), Stadt von 8174 Einw. mit Schiffbauwerften und Kalkbrennereien, an *Owl's Head Bay*, einer Seitenbucht von *Penobscot Bay.* Dampfboote nach Boston, Portland, Bangor, Mt. Desert, und den Inseln in Penobscot Bay. Man verläßt hier die Bahn und besteigt den Mt. Desert Steamer.

8 M. n. (Omnibus oder Damfboot) liegt **Camden** (*Bay View*, von $2; *Mountain View*, $2), besuchtes Seebad, am Fuß schöner bis 400m hoher Berge.

Zwei Dampfer mit etwas abweichenden Kursen fahren von Rockland nach Bar Harbor. Das Boot der *Boston & Bangor Steamship Co.* fährt von Rockland früh morgens, nach Ankunft des Dampfers von Boston nach Bangor, ab und steuert ö. an den Inseln *North Haven* l. und *Vinal Haven* und *Calderwood's Neck* r. vorbei durch die sog. *Fox Island*-Durchfahrt. Dann fährt es durch *Isle-au-Haut Bay*, mit der *Isle au Haut* (nach ihrer Höhe so genannt) in einiger Entfernung r., tritt in die *Deer Isle*-Durchfahrt und windet sich durch den Archipel kleiner Inseln südl. von *Deer Isle*, bis es an dieser bei *Green's Landing* anlegt (kl. Steamer nach Isle au Haut). Weiter an *Swans Island* und *Placentia Island* (beide r.) vorbei; vorn erscheinen die Berge von Mt. Desert. Das Boot fährt an dem Leuchtturm auf *Bass Harbor Head* (S.-Spitze von Mt. Desert) vorbei und wendet sich dann l. nach N., zwischen Mt. Desert und *Cranberry Island* hindurch. Es hält bei *South West Harbor* und *North East Harbor* (S. 92), auf beiden Seiten der Einfahrt des *Somes Sound*, und steuert dann ö., zwischen *Greening's Island* und *Bear Island* (Leuchtturm) l. und *Sutton Island* r. hindurch. Dann wieder in n. Richtung, an der schönen O.-Küste von Mt. Desert entlang, an *Otter Cliffs*, *Great Head* (S. 91) etc. vorüber. Der Leuchtturm auf *Egg Rock* bleibt in einiger Entfernung rechts. Zuletzt an dem hübschen kleinen *Porcupine Island* vorbei nach (5-6 St. Fahrens von Rockland) *Bar Harbor.*

Das Boot der *Portland, Mt. Desert & Machias Co.* fährt von Rockland jeden Di., Do. u. Sa. 6 U. Vm. oder nach Ankunft des 7 U. Nm.-





Wagner & Debes' Geog! Estab! Leipzig
Eastern Bay
Frenchman Bay
Hadley Pt.
Sand Pt.
The Ovens
Eden
Thomas I.
Thomas B.
Thompson's I.
North Eastern Br.
Hull Cove
Lake Wood
The Pond of Witch Hollow
Town Hill
Bar I.
Bar Harbor
Porcupine I.
Sheep
Burnt
Round Porcupine I.
Cromwell's Harbor
Interlaken
Duck Brook
Hill
BAR HARBOR
McFarland Mt.
761
MOUNT DESERT ISLAND
Eagle Lake
Great Hill
Mt. Kebo
405
The White Cap
Kebo Gorge
Dry Mt.
1268
Green Mt.
1527
925
Gr. Mt. Railw.
Newport Mt.
1060
Schooner
Anemone Cave
Great Head
Newport Cove
Thunder Cave
Otter Cliffs
Otter Creek
Bear Br.
Narrows
Maine
Mt. Desert
Negro Pt.
Clark Cove
Indian Pt.
Little Round Pd.
Somesville
Oak Hill
Somes Pond
Somes Harbor
Bar I.
Black Pd.
Long Lake
Somes Sound
Sargent Pt.
Sargent Mt.
1344
Turtle Lake
845
The Bubbles
780
Jordan Pond
Penetic Mt.
1262
The Triad
720
Tibbets
Jordan Mt.
The Cleft
810
Echo L.
Beech Hill
Carter's Nubble
Robinson's Mt.
680
Beech Mt.
Dog Mt.
670
Valley Cove
Flying Mt.
Browns Mt.
860
Fall
Upper Hadlock Pond
Lower Hadlock Pd.
Mt. Asticou
Asticou
Long Pd.
Seal Harbor
Cove of Stoney B.
Western Mt.
1073
West Peak
Fernald's C.
Manchest Pt.
N.E. Harbor
Norwood Cove
Light
Bear I.
Bracy Cove
Greening I.
S.W. Harbor
Clarke Pt.
South West Harbor
Sutton I.
Atlantic Ocean
Islesford or Little Cranberry Island
Mt. Gilboa
160
Burnt Mt.
175
Bass Harbor
Duck Cove
Mitchell C.
Bass Harbor
Lopaus Pt.
Bass Harbor Head
Light
Sperling Pt.
Cranberry Harbor
Great Cranberry Island
The Pool
Deadman Pt.
Sea Wall Pt.
Race Pt.
The Nubble
Locust Reach
Baker Island
Light
0 1 2 3
Statute Miles
1 : 174.900
(2.75 Miles to an Inch)
0 1 2 3 4 5
Kilomètres

Zuges von Boston ab und steuert zunächst n. durch den schönen Archipel der *Penobscot Bay*, an (r.) *North Haven* und (l.) dem langen *Islesborough* vorbei. L. am Festland die *Camden Hills* (S. 88). Etwa 2 St. nach der Abfahrt von Rockland erreicht es **Castine** (*Acadian Hotel*, $ 2½-3; *Castine*, $ 2), freundliches Städtchen auf einer Halbinsel an der O.-Seite der Bucht, als Sommeraufenthalt besucht, fährt dann eine Strecke zurück und wendet sich l. (ö.) in den engen *Eggemoggin Reach*, zwischen dem Festlande l. und *Little Deer Isle* und *Deer Isle* r., wo es bei *Sargentville* und *Sedgwick*, zwei Badeorten auf dem Festlande, und am N.-Ende von *Deer Isle* hält. Dann steuert es n.ö. um *Naskeag Point* herum, weiter in s.ö. Richtung zwischen kleinen Inseln hindurch und folgt von *Placentia Island* (S. 88) an dem oben beschriebenen Kurse. *Bar Harbor* wird c. 5 St. nach der Abfahrt von Castine erreicht.

Mount Desert.

Die Insel ***Mount Desert**, das indianische *Pemetic*, vor der SO.-Küste von Maine in *Frenchman Bay* ungefähr 110 M. ö. von Portland gelegen, ist 14 M. lang, 4-12 M. breit und hat ein Areal von 100 Sq.-M. Die Einwohnerzahl betrug 1890 5337 Seelen, vergrößert sich aber im Sommer ganz erheblich. Mt. Desert umfaßt auf beschränktem Raum eine Fülle malerischer Landschaften; seine vom Meer jäh aufsteigenden Berge finden an der ganzen atlantischen Küste der Verein. Staaten nicht ihres gleichen und sind weit imposanter als ihre mäßige Höhe es vermuten läßt.

Geschichte. Mount Desert (Accent auf der ersten Silbe) wurde zuerst 1604 von Champlain besucht, der die Insel *Isle des Monts Déserts* nannte. Im J. 1613 gründeten französische Kolonisten, von Mme de Guercheville zur Bekehrung der Indianer ausgesandt, die Ansiedelung von *St. Sauveur* am Somes Sound (s. unten), die aber bald von den Engländern zerstört wurde. 1688 schenkte Ludwig XIV. die Insel dem Herrn de la Motte-Cadillac, aber erst 1786 beanspruchte seine Enkelin Mme de Gregoire ihr Erbe und wurde 1787 vom Staate Massachusetts als Besitzerin anerkannt. Jetzt ist die Insel längst nicht mehr im Besitz der Familie. Seit c. 1850 wurde Mt. Desert von Malern und andern Sommergästen besucht, aber erst 10-15 Jahre später begann Bar Harbor sich zu dem zu entwickeln was es heute ist — eine der besuchtesten und angenehmsten Sommerfrischen in den Vereinigten Staaten.

Geographie. Die Berge von Mt. Desert nehmen vorwiegend den südl. Teil der Insel ein; sie streichen von N. nach S. in fast parallelen Ketten, zwischen denen enge, trogartige Thäler eingebettet sind. Eins dieser Thäler wird vom *Somes Sound* ausgefüllt, der in das Herz der Insel eindringt. Man zählt dreizehn Hauptgipfel, deren höchster, *Mt. Green* (465m), sich in der SO.-Ecke erhebt. Zahlreiche Bergseen und Bäche liefern dem Angler reiche Beute. Prof. Shaler hat nachgewiesen, daß selbst die höchsten Gipfel von Mt. Desert nach dem Aufhören der Eiszeit vom Meere bedeckt waren. Das *Klima* von Mt. Desert ist im Sommer meist kühl und erfrischend; Nebel sind ziemlich häufig. Zum Baden ist das Wasser im allgemeinen zu kalt. An der N.-Seite verbindet eine Brücke die Insel mit dem Festlande.

Reiserouten. Die gewöhnlichen Routen haben wir oben beschrieben. Bar Harbor ist auch von Boston mit einem Dampfboot der Boston & Bangor Steamship Co. zu erreichen, das jeden Nm. 5 U. von Foster's Wharf abfährt und früh am andern Morgen in *Rockland* an das Bar Harbor Boot der gleichen Gesellschaft Anschluß hat (S. 88; durchgehendes Billet $ 4, Staatszimmer $ 1-2). Auch von New York fährt 1mal wöchentlich ein Pas-

sagierboot (Mallory Line) direkt nach Bar Harbor (von Pier 20 oder 21, East River, in 36 St.; Fahrpreis $ 9½, Staatszimmer $ 1-5, D. $ 1, B. oder S. 75 c.).

Bar Harbor. — **Hotels.** Louisburg, Atlantic Ave., $ 4½-5; Malvern, Kabo Str., $ 5; West End, West Str., $ 3-4, großes Haus mit Aussicht auf Frenchman Bay; The Eden, Ecke von Main Str. und Mt. Desert Str., das größte, $ 2½-3; *St. Sauveur, Mt. Desert Str., mit Aussicht auf Berge und Meer, $ 3½; Lynam's, Belmont, Mt. Desert Str., $ 2-3; Newport House, mit Dependance Rockaway, zunächst am Landeplatz, $ 3; Hôtel des Isles, Marlborough, Main Str., $ 2-2½; Porcupine, Main Str., Z. von $ 1. Bei längerm Aufenthalt, sowie zu Anfang und Ende der Saison ermäßigte Preise. — *Boarding Houses* (Pensionen) wöchentlich $ 4-10; *möblierte Zimmer* von $ 2-3 aufwärts. — **Sproud's Restaurant*, Main Str.,

Wagen. Einspänner die Stunde $ 1½, Zweisp. (1-6 Pers.) $ 2½; auf *Green Mt.* und zurück (8 M.) 1-2 Pers. $ 4, jede weitere Pers. $ 2; nach *South West Harbor* und zurück (30 M.) $ 5 und $ 2½; *Great Head* und zurück (8 M.) $ 2 und $ 1; *Schooner Head* und zurück (der „*Ocean Drive*", 16 M.) $ 1½ und 75 c.; *Otter Cliffs* und zurück (12 M.) $ 2 und $ 1; *Twenty-Two Mile Drive* (S. 91) $ 4½ und $ 2¼; *North East Harbor* über *Otter Creek* und zurück über den *Sound* (36 M.) $ 4 und $ 2; *Hull's Cove* und zurück auf dem *Bay Drive* (5 M.) $ 2 und 75 c.; *Hull's Cove* über Eagle Lake und zurück (10 M.) $ 2 und $ 1. — Das beliebteste Fuhrwerk ist das „Buckboard", ein leichtgehender Bergwagen in verschiedener Größe (für 2-12 Pers.).

Dampfboote nach *Rockland* s. S. 88; *Boston*, s. S. 66; *New York*, s. S. 6; *Eastport; Bar Harbor Ferry*, s. S. 87. Dampfboote fahren auch nach *Bangor*, nach *Sorrento* (S. 87) und *Sullivan*, nach (4 M.) *Winter Harbor* (Hotel Cleaves, $ 2-3), auf der andern Seite der Bucht, etc.

Boote zum Rudern und Segeln nicht teuer; ebenso Dampfyachten. Ruderboot 35 c. die Stunde, mit Schiffer (für mit dem Hafen Unbekannte ratsam) 75 c. Canoes, mit Indianern zum Rudern, 75 c. die Stunde. — Viele *Yachten* besuchen den Hafen und im Sommer finden hier Regatten statt. Ein Besuch der Verein. Staaten-Flotte ist in der Regel eins der „Ereignisse" der Season und mit einer Reihe von Bällen, Picknicks und andern Vergnügungen verbunden.

Kebo Valley Club, Eagle Lake Road; *Mount Desert Reading Room and Club*, Birch Point; beide Fremden nach Einführung durch ein Mitglied zugänglich. — *Indianisches Lager* am Eddy Brook (S. 91; Kuriositäten käuflich).

Bar Harbor, ein im Sommer von 15-20 000 Personen besuchter Seebadeort, der an Bedeutung fast mit Newport (S. 63) wetteifert, liegt an der O.-Küste von Mt. Desert in *Frenchman Bay*, gegenüber der hübschen kleinen *Porcupine-Insel* und ungefähr 2 M. vom NO.-Fuß des *Green Mt.* (S. 91). Der Name rührt von der während der Ebbe vom Wasser entblößten Sandbank her, welche den Ort mit *Bar Island* verbindet. Die Hauptstraße ist die vom Landeplatz nach S. auslaufende *Main Street*, von welcher West Str., Cottage Str. und Mt. Desert Str. nach W. abzweigen. Schöner Blick über den Hafen hinüber auf die Berge des Festlandes. Ein großer Wellenbrecher zum Schutz des Hafens ist im Bau.

Umgebungen. Der nachstehende Spaziergang von 1½ St. berührt die Hauptpunkte in der unmittelbaren Nähe von Bar Harbor. Vom Landeplatz am *Rockaway Hotel* vorbeigehend, folgt man dem ***Shore Walk** oder **Tow Path**, der wie der Cliff Walk zu Newport zwischen der See auf der einen Seite und schönen Villen und Gärten auf der andern sich hinzieht. Am Anfang des Walk das Haus des *Mt. Desert Club* (s. oben). Etwas weiter im Meer der *Poised Rock*. Der steinerne Turm weiterhin steht am Ende einer zur *Villa Edgemere* gehörigen Kegelbahn. Von *Reef Point* führt ein Pfad ö. nach Main Str. Kurz vor der gleichfalls nach Main Str. führenden *Wayman Lane* kommt man an der reizenden Villa des Mr. *Sears* von Boston vorbei. Hinter *Redwood*, dem zweiten Hause jenseit der Lane, erreicht

man den hübschen kl. *Cromwell Harbor* (3/4 M.) und folgt nun dem am N.-Ufer zwischen Bäumen hinführenden Pfade zum (5 Min.) S.-Ende von Main Str. Nun auf dieser r. bis zum (10 Min.) *Grand Central Hotel*, dann l. durch *Mt. Desert Str.* bis zu ihrem Ende (10 Min.) und r. hinab über *Eden Str.* oder *Ellsworth Road* zur (5 Min.) Brücke über den *Eddy Brook*. Die Straße führt weiter zwischen Villen hindurch, deren Anlagen auf der r. Seite bis zum Strande reichen, zur (1 M.) *Duck Brook Bridge*, von wo ein hübscher Fußweg l. am Bach entlang durch Wald zum (2 M.) *Eagle Lake* (s. unten) hinanführt. Der sog. *Bay Drive* (s. unten) beginnt bei Duck Brook Bridge. Wir wenden uns indeß bei der Brücke zurück über Ellsworth Road zum (1/2 M.) *Highbrooke Road*, der r. abzweigend in Windungen über die Höhe führt und nach 10 Min. wieder in Ellsworth (Eden) Road einmündet. In Highbrooke Road liegt l. *Stanwood*, die ehem. Sommervilla von Mr. James G. Blaine († 1893). Endlich durch *West Str.* oder *Cottage Str.* nach Main Str. zurück.

Grössere Ausflüge. Am häufigsten wird die Besteigung des ***Green Mountain** (465m) unternommen. Man kann bis zum Gipfel fahren (4 M., s. S. 90), auf einem etwas holprigen Wege (Zoll 25 c. für jedes Pferd und jeden Passagier, 10 c. für Fußgänger), der von der Straße zum Eagle Lake (der Verlängerung von Mt. Desert Str.) c. 1 1/4 M. vom Dorfe l. abzweigt. Fußgänger können denselben Weg einschlagen (1 1/2-2 St.), folgen aber besser dem durch die Schlucht zwischen Green Mt. und Newport Mt. ansteigenden Pfade (vgl. die Karte; Handweiser). Den *Green Mountain Railway* (Zahnradbahn, jetzt unbenutzt) erreicht man, indem man der Straße zum (2 M.) **Eagle Lake* (2 M. lang, 1/2 M. breit und 83m ü. M.) folgt und über den See überfährt. Auf dem Gipfel ein kl. *Hotel*. Die *Aussicht umfaßt Bar Harbor, Frenchman Bay, fast die ganze Mt. Desert-Insel, den Ocean und die Küste von Maine. Viele Besucher übernachten oben um den Sonnenaufgang zu sehen. Gute Fußgänger können am Kamme entlang nach dem Kompaß (kein Pfad) zur (1-2 St.) *Otter Creek*-Straße (s. unten) hinabsteigen und auf dieser nach Bar Harbor zurückkehren. — **Newport Mt.** (322m), ö. von Green Mt. unmittelbar am Meere, ist von der Straße nach Schooner Head (s. unten) in 1 St. zu besteigen; Waldweg (Handweiser), dann über die Felsen (Steinmänner); *Aussicht weniger ausgedehnt aber malerischer als vom Green Mt. Abstieg event. über die *Beehive*. — Ein Fahrweg (2 1/2 M.) führt auf den **Mt. Kebo** (123m), zwischen Green Mt. und Bar Harbor.

Ocean Drive nach *Schooner Head*, *Great Head* und den *Otter Cliffs*, zurück durch die *Gorge*, schöne Rundtour von 12 M. (jede Person $ 1 1/2). Von Bar Harbor durch Main Str. südl. bis (3 M.) *Schooner Head*, nach einem den Segeln eines Schooners ähnlichen Fleck so benannt, mit dem *Spouting Horn* (nur bei stürmischem Wetter lohnend) und der *Anemone Cave*. 1 M. weiter verläßt man die Straße, um das kühne Vorgebirge **Great Head* zu besuchen (*Aussicht). S. liegt *Newport Beach*, mit der *Thunder Cave*, bei der unsre Straße sich nach den (2 M.) Otter Cliffs wendet, mit den *Peaks of Otter* (154m) zur R. Um die *Otter Cliffs* (55m; *Aussicht) zu besuchen, muß man abermals die Straße verlassen (kl. Trkg.). Man wendet sich nun r. (n.) und fährt nach (6 M.) Bar Harbor zurück durch die schöne **Echo-Schlucht*, zwischen r. *Newport Mt.* und l. *Dry Mt.* (385m).

Ein andrer schöner Ausflug führt von (1 1/4 M.) *Duck Brook* (s. oben) über den vielgewundenen ***Bay Drive** oder *Corniche Road* (*Aussicht) nach (1 1/4 M.) *Hull Cove*, dem ehem. Sitz von Mme de Gregoire (s. oben). Zurück über *Eagle Lake* und den sog. *Breakneck Road* (5 M.); oder von Hull's Cove weiter nach den (2 M.) *Ovens* (Grotten, zur Flutzeit mit Boot zu besuchen), mit dem Felsenthor *Via Mala*. — Der sog. ***Twenty-Two Mile Drive** führt auf der Eagle Lake-Straße bis zum (6 M.) N.-Ende von *Somes Sound* (S. 93), dann an der O.-Seite desselben bis (4 M.) *North East Harbor*, weiter am Strande entlang über Seal Harbor bis (6 M.) *Otter Creek* und von da entweder durch *Echo Gorge* oder auf dem *Ocean Drive* nach (6 M.) Bar Harbor zurück. — *Somesville* (S. 93) ist c. 8 M. von Bar Harbor entfernt. — Kurze Dampfboot-Ausflüge nach *Seal Harbor*, *N.E. Harbor* (S. 92), *S.W. Harbor* (S. 92), *Winter Harbor* (S. 90), *Sorrento* (S. 87) etc. Empfehlenswert eine Fahrt um die Insel (1 Tag).

Seal Harbor (*Glencove*, *Seaside*, \$2), in einer Bucht an der S.-Seite von Mt. Desert (8 M. von Bar Harbor), ist ein Dörfchen mit dem längsten Sandstrande der Insel und ein gutes Standquartier für Fußwanderer. *Green Mt.* (S. 91) und *Sargent Mt.* (s. unten) werden häufig von hier erstiegen. $2^1/_2$ M. n. (Fahrweg) liegt *Jourdan Pond*, $1^1/_4$ M. lang und $^1/_4$ M. br. (Forellenfischerei, Kahnfahrten), zwischen *Sargent Mt.* im W. und *Pemetic Mt.* im O. Am N.-Ende die *Bubbles* (238 und 247m). Einzelne Dampfer laufen Seal Harbor regelmäßig an.

North East Harbor ist eine enge Bucht, die c. 2 M. w. von Seal Harbor 1 M. tief in die Insel einschneidet, und die gleichnam. Gruppe von Landhäusern und Hotels (*Kimball Ho.*, \$2-3; *Clifton Ho.*, *Rock's End*, zunächst dem Landeplatz, \$2) liegt auf dem Vorgebirge zwischen der Bucht und Somes Sound. Wie Seal Harbor und S.W. Harbor wird North East Harbor von solchen vorgezogen, denen das Treiben in Bar Harbor zu geräuschvoll ist. Der Dampfboot-Landeplatz ist auf der O.-Seite von Somes Sound (S. 39). Der Mündung von North East Harbor gegenüber liegt *Bear Island* (mit Leuchtturm) und etwas weiter hinaus *Sutton Island* und die beiden *Cranberry Islands*. Am obern Ende der Bucht, $1^1/_2$ M. vom Landeplatz, das hübsch gelegene *Asticou* oder die *Harbor Cottages* (Savage's, Robert's Ho., \$2), am Fuß des aussichtreichen *Mt. Asticou*.

Sargent Mt. (410m), der zweithöchste Berg der Insel, ist von hier in $1^1/_2$-2 St. zu besteigen. Vom Gipfel sehr lohnende Aussicht. — Spazierfahrten nach *Bar Harbor* (S. 90; jede Person \$2), nach (7 M.) *Somesville* (S. 93; \$$1^1/_4$) etc. Ruder- und Segelpartieen nach den oben gen. Inseln (schöner Wellenschlag nach Stürmen) und nach *S.W. Harbor*. *Somes Sound* besucht man am besten mit Steamlaunch (\$5-10), oder man fährt mit Buckboard (S. 90) nach (7 M.) *Somesville.*

South West Harbor (*Island Ho.*, *Claremont Ho.*, *Dirigo Ho.*, beim Landeplatz, \$2-$2^1/_2$; *Ocean Ho.*, *Stanley Ho.*, auf der andern Seite des Hafens, \$2; *Freeman Ho.*, \$2), an der W.-Seite der Einfahrt von Somes Sound, ist nach Bar Harbor der besuchteste Ort auf Mt. Desert und wird von den meisten Dampfern berührt. Man bewegt sich hier weit ungezwungener als in Bar Harbor und die Hotels und Boarding Houses sind billiger. Bootfahrten und Tiefsee-Fischerei gehören zu den Haupt-„Attractions". Die Aussichten auf das Meer sind herrlich. 3 M. südl. der *Sea Wall* (Hotel, \$$1^3/_4$), ein merkwürdiger Kieselrücken, 1 M. lang und $4{,}_5$m hoch. Dem Hafen gegenüber liegt *Greening's Island*, von Picknick-Partieen viel besucht.

Die Straße nach (6 M.) Somesville (s. unten) führt n. zwischen *Dog Mt.* (204m) und *Robinson Mt.* (213m) r., und *Beech Mt.* (260m) und *Carter's Nubble* (146m) l. hindurch. Etwa $1^1/_4$ M. vom Dorf, jenseit *Norwood Cove*, führt ein Weg r. hinab zwischen Dog Mt. und *Flying Mt.* (91m) nach (1 M.) *Fernald Point*, am Somes Sound, angeblich an der Stelle der französ. Kolonie *St. Sauveur* (S. 89). Weiter $1^3/_4$ M. lang am *Echo Lake* vorbei. *Somesville* s. unten. — *Dog Mt.*, *Beech Mt.* und *Flying Mt.* sind gute Aussichtspunkte und von S.W. Harbor leicht zu ersteigen. — Lohnende Spazierfahrten nach (14 M.) *Bar Harbor*, über Somesville, und nach *Bass Harbor*, 4 M. s.w.

Wohl die schönste Bootfahrt von S.W. Harbor ist die nach *Somes Sound* (s. unten), mit Dampfschaluppe bequem auszuführen (nach Somesville und zurück $^1/_2$ Tag). Ein kl. Dampfer macht von S.W. Harbor und

N.E. Harbor tägl. Ausflüge nach *Isleford (Little Cranberry)* und *Great Cranberry Island* (schöner Wellenschlag bei Deadman Point).

***Somes Sound** schneidet in den südl. Teil von Mt. Desert Island gegen 6 M. tief ein, mit einer durchschnittlichen Breite von 1/2-1 M. Seine Umgebungen sind sehr malerisch und der Besuch, mit kl. Dampfboot oder Ruderboot, ist nicht zu versäumen (Segelbootfahrten wegen plötzlicher Windstöße gefährlich).

Bei der Einfahrt in den eigentlichen Sund erblickt man l. *Fernald Point* (s. oben), r. *Manchester Point* oder *Indian Head* (Indian Head Ho.). Der schönste Punkt an der Bucht ist **Thunder Cliff*, der mauerähnliche Absturz von *Dog Mt.* (l.), der aus dem Wasser 150-180m h. senkrecht aufsteigt (gutes Echo). Weiterhin, zwischen *Robinson's Mt.* (l.) und *Brown's Mt.* (r.) verengt sich der Sund auf 1/3 M., dehnt sich dann aber wieder aus. R. öffnet sich ein schöner Blick auf *Sargent Mt.* (S. 92). Am l. Ufer sind Granitbrüche, aus denen die Steine für die Pfeiler der Brooklyn-Brücke (S. 28) entnommen wurden. Am obern Ende des Sundes erreicht man *Somes Harbor* und das Dorf *Somesville.*

Das Dörfchen *Somesville* (Central Ho., Somes Ho., $2, D. $1) wird vielfach von Wagenpartieen aus Bar Harbor, N. E. Harbor und S. W. Harbor besucht, die den Beech Hill (s. unten) besteigen, in einem der Hotels dinieren und am Nachmittag oder Abend zurückkehren.

Beech Hill (c. 150m), 2 M. südl. von Somesville (Fahrweg bis 10 Min. unterhalb des Gipfels), bietet eine prächtige *Aussicht. Die O.-Seite stürzt steil zum *Echo Lake* ab (s. S. 92); an der W.-Seite liegt *Long Pond* (4 M. lang), überragt von dem Doppelgipfel des *Western Mt.* (327m und 295m).

11. Von Portland nach Lewiston, Farmington und den Rangeley Lakes.

139 M. Maine Central Railroad bis (92 M.) *Farmington* in 3 1/4 St.; Schmalspurbahn von da nach (18 M.) *Phillips* und (47 M.) *Rangeley* in 4 St. (durchgehendes Billet $5.25).

Von *Portland* bis (11 M.) *Cumberland Junction* s. S. 86. Unsere Bahn zweigt hier l. ab und läuft parallel mit dem Grand-Trunk Railway (S. 84), bis sie ihn bei (29 M.) *Danville Junction* (S. 85) kreuzt. Bei (35 M.) *Auburn* über den *Androscoggin* (hübscher Blick auf die 16m h. *Lewiston Falls*) nach (36 M.) **Lewiston** (*De Witt Ho.*, $2 1/2), der zweiten Stadt in Maine, mit 21 700 Einw. und bedeutenden Fabriken (Baumwolle, Wolle etc.). Zweigbahn nach *Brunswick* s. S. 86. — Weiter am *Androscoggin* entlang; r. die Gebäude der *Maine Agricultural Society.* Bei (46 M.) *Leeds Junction* zweigt die Bahn nach Farmington von der Hauptlinie des Maine Central Railway l. ab.

Die Hauptbahn führt weiter über *Oakland* (Knotenpunkt für *Norridgewock, Madison* und *Anson)* nach (34 M.) *Waterville,* wo sie in die S. 86 beschriebene Linie einmündet.

Weiter durch freundliche Hügellandschaft unweit des Androscoggin. 75 M. *Livermore Falls.* Von (84 M.) *Wilton* fahren Omnibus nach (13 M.) *Weld Pond.* Bei (91 M.) *West Farmington* auf einer langen gekrümmten „Trestle“ (leichten eisernen Fachwerkbrücke) über den *Sandy River.* — 92 M. **Farmington** (*Stoddard Ho.*,

The Willows, $2), Städtchen mit 1200 Einw. Wagenwechsel nach Rangeley.

Die schmalspurige SANDY RIVER BAHN führt durch malerische Landschaften (l. der *Blue Mt.*) nach (11 M.) *Strong* (Zweigbahn nach *Kingfield*, 11 M.) und (18 M.) *Phillips* (Elmwood; Barden Ho.). Dann auf dem PHILLIPS & RANGELEY RAILWAY nach (47 M.) *Rangeley* (Rangeley Lake Ho., $2), am N.-Ufer des Rangeley-Sees. R. *Saddleback Mt.* (1219m), mit trefflicher *Aussicht.

Die ***Rangeley** oder **Androscoggin Lakes**, ein halbes Dutzend kleiner Seen, 360-450m ü. M., mit einander durch Wasserläufe verbunden und ein Gebiet von c. 80 Sq.-M. einnehmend, sind ein Eldorado für den Sportsmann, ziehen aber wegen ihrer romantischen Umgebung und reinen Luft auch andere Besucher an. Die Wälder sind reich an Elentieren (Moose), Rot- und anderm Wild, und bis 5kg schwere Forellen werden in den Seen nicht selten gefangen. An den Ufern finden sich zahlreiche Hotels und Camps (Sommerkolonieen), mit einfacher Unterkunft; ortskundige Führer ($2½-3 täglich) sind überall zu haben. Mehrere Angel- und Jagdklubs haben hier ihre Standorte. Mosquitos und Stechfliegen sind nur bis zum Juli lästig. Warme Kleidung ratsam. Kleine Dampfer fahren vom Rangeley Lake bis Lake Umbagog (s. unten). Andre Routen nach den Seen s. S. 95.

Rangeley Lake oder **Lake Oquossoc**, der nordöstlichste der Seen, ist 9 M. lang und 1-3 M. breit. Neben Rangeley (s. oben) wird *Greenvale* (Greenvale Ho., $2), 3 M. von Rangeley, am O.-Ende des Sees, viel besucht. Dampfboot nach *Mountain View Ho.* ($2) und dem *Outlet*, am untern (W.) Ende des Sees (1½ M. n. in *Indian Rock* das Hauptquartier des Oquossoc Angelklubs). — Der zweitgrößte ist **Lake Mooselucmaguntic** (8 × 2 M.), mit Gasthäusern oder Camps bei *Haines Landing*, *Camp Bemis* und dem *Upper Dam* (S.-Ende). N. hängt mit ihm der kleinere *Lake Cupsuptic* zusammen. — Unterhalb des Upper Dam liegen *Lake Molechunkamunk* (*Upper Richardson*, 5 M. × 1-2 M.) und *Welokenebacook* (*Lower Richardson*, 5 M. × 1½ M.). Vom südl. Arm des letztern nach *Andover* und *Bryant's Pond* s. S. 95. — Vom *Middle Dam* (Whs.), an der W.-Seite des Welokenebacook, führt ein Fahrweg zum (6 M.) **Lake Umbagog** (382m), 9 M. lang und 1-2 M. br.; am S.-Ende das *Lakeside Hotel.* Die White Mountains (S. 106) sind von hier sichtbar. Omnibus nach *Bethel* s. S. 95; Dampfboot nach *Errol's Dam* s. S. 95; Coach von Errol's Dam nach *Berlin Falls* s. S. 95; nach *Colebrook* s. S. 97.

Dampfboote fahren auch vom Lakeside Hotel und Errol's Dam den *Magalloway River* hinauf nach (30 M.) **Lake Parmachenee** (760m; *Camp Caribou*), gleichfalls von Sportsmännern besucht.

12. Von Portland nach Montreal und Quebec.

a. Grand Trunk Railway.

GRAND TRUNK RAILWAY bis (297 M.) *Montreal* in 10-12 St. ($ 7½, Parlor-Car $ 1½, Schlafwagen $ 2); bis (317 M.) *Quebec* in 15½-18 St. ($ 8½, $ 2, $ 2½). Die Bahn führt an der N.-Seite der White Mountains entlang (Aussicht links; empfehlenswerte Route nach Canada).

Portland s. S. 85. Die Bahn überschreitet den *Presumpscot River* (r. schöner Blick auf Casco Bay), kreuzt bei (11 M.) *Yarmouth* den Maine Central R. R. (S. 86) und wendet sich dann l. (NW.). Bis

(27 M.) *Danville Junction* (S. 93) läuft der Maine Central R. R. l. parallel mit unserer Bahn.

Von Danville fahren sechsspännige Coaches nach (5 M.) **Poland Springs** (244m; **Poland Springs Ho.*, 500 Betten, \$ $3^1/_2$-5; *Mansion Ho.*, \$ $2^1/_2$), dem besuchtesten Badeort im innern Maine, mit trefflichen Mineralquellen und schönen Aussichten.

Die Bahn kreuzt nochmals den Maine Central R. R. und wendet sich nach W. — 29 M. *Lewiston Junction*, für *Auburn* und (6 M.) *Lewiston* (S. 93); 36 M. *Mechanic Falls;* 47 M. *South Paris*, Station für (2 M.) *Paris Hill* (250m), am w. Fuß des *Mt. Mica*, wo Glimmer, Beryll, Turmalin und andre Mineralien gefunden werden. Von (62 M.) *Bryant's Pond* (213m) gehen Omnibus nach (15 M.) *Rumford Falls*, wo der Androscoggin in drei Fällen 48m h. hinabstürzt.

Eine Coach fährt auch von Bryant's Pond nach (21 M.) *Andover* (Andover, French's, \$ 2), mit „Buckboard“ Anschluß nach dem untern Ende des *Lake Welokenebacook* (Rangeley Lakes; vgl. S. 94).

Die Bahn verläßt die flachere Küstenlandschaft und tritt in gebirgige Gegend. 70 M. **Bethel** (305m; *Bethel Ho.*, \$ 2), kleiner Bade- und Sommerfrischort mit Mineralquellen, oberhalb der „Intervales“ des Androscoggin hübsch gelegen.

Coaches (\$ $2^1/_2$) fahren von Bethel regelmäßig nach (26 M.) *Lakeside Hotel*, am S.-Ende von *Lake Umbagog* (s. S. 94). Die Straße führt durch wilde und malerische Landschaften, am *Androscoggin* und *Bear River* aufwärts, mit Aussichten auf die White Mountains etc.

L. öffnet sich nun der Blick auf die *White Mountains* (S. 106), r. auf den Androscoggin. Bei (86 M.) *Shelburne* (220m), in *New Hampshire*, erscheint l. *Mt. Madison* und *Mt. Moriah*, r. *Mt. Hayes.*

91 M. **Gorham** (262m; *Bahnrestaur.*), s. S. 110.

Die Bahn wendet sich nach NW. und führt am Androscoggin aufwärts, mit Aussicht l. auf Mt. Adams, nach (98 M.) *Berlin Falls* (Berlin Ho., \$ 2; Wilson Ho., \$ $1^1/_2$-2), wo der Fluß brausend durch eine Felsenenge hinabstürzt (60m Fall auf 1 M.). Coaches gehen von hier nach (22 M.) *Errol's Dam* (Umbagog Ho., \$ 2), von wo Dampfboote den Androscoggin bis zum (3 M.) *Lake Umbagog* hinauffahren (S. 94). — Die Bahn verläßt nun den Androscoggin, der sich nach N. wendet. Jenseit (103 M.) *Milan* folgt sie dem obern *Ammonoosuc* bis (122 M.) *Groveton* (Melcher Ho., \$ 2), dem Knotenpunkt des Concord and Montreal Railroad (nach den White Mts. und Wells River Junction, s. S. 104). Von hier sind die *Percy Peaks* (960m und 1011m) in $2^1/_2$-$3^1/_2$ St. zu besteigen.

Die Bahn tritt in das Thal des *Connecticut.* Von (134 M.) *North Stratford*, wo sie den Maine Central R. R. kreuzt (s. S. 96), gehen Coaches nach ($1^1/_2$ M.) *Brunswick Springs.* Die Bahn überschreitet den Connecticut, tritt in den Staat *Vermont* („Green Mountain State“) und führt durch Wald. 149 M. *Island Pond* (457m; Stewart Ho., \$ 2; Bahnrestaur.), mit dem amerikan. Grenzzollamt (Gepäckrevision). Bei (166 M.) *Norton Mills* über die Grenze von *Canada;* dann am *Coaticooke* hinab. · 193 M. *Lennoxville*, am Zusammenfluß des *St. Francis* und *Massawippi*, ist Knotenpunkt der Passumpsic Division

des Boston und Lowell R. R. — 196 M. **Sherbrooke** (*Albion*, \$2), Stadt von 10110 Einw. unweit der Stromschnellen des *Magog*, Knotenpunkt des Canadian Pacific R. R. nach *Lake Megantic*, *Moosehead Lake* und *St. John* (S. 87) sowie des Quebec Central R. R. nach Quebec. *Lake Memphremagog* (S. 105) liegt 16 M. s.w. von Sherbrooke. Weiter am St. Francis entlang nach (221 M.) *Richmond* (2506 Einw.), wo die Bahn sich teilt: l. nach (297 M.) *Montreal*, r. nach (317 M.) *Quebec*; s. *Bædeker's Canada*.

b. Maine Central Railway.

Vgl. Karten S. 54, 106.

Bis (286 M.) *Montreal* in 12-16$^1/_2$ St. (\$7.50; Parlor Car \$1; Schlafwagen \$2; bis (322 M.) *Quebec* in 14$^1/_2$ St. (\$8.50). Diese Bahn durchzieht die White Mts. (rechts sitzen; Aussichtswagen werden an die Züge angehängt, s. unten).

Portland (Union Station) s. S. 85. Die Bahn überschreitet zweimal den *Presumpscott* und wendet sich nach W. — 5 M. *Cumberland Mills*. — 17 M. *Sebago Lake Station*, am S.-Ende des **Sebago Lake** (80m), eines anmutigen, von zahlreichen kleinen Inseln belebten Sees, 13 M. lang, 10 M. br. und bis 30m tief.

Dampfboote fahren von hier über den See, durch den *Songo River* (6 M.) und über den 13 M. langen *Long Lake* nach (32 M.) *Harrison* (Elm Ho., \$1; lohnender Ausflug, hin und zurück 8 St.). Von Harrison gehen Coaches nach (14 M.) *South Paris* (S. 95).

Von (25 M.) *Steep Falls* an folgt die Bahn dem *Saco*, der bei (34 M.) *West Baldwin* hübsche Fälle bildet. Von (35 M.) *Bridgton Junction* führt eine Lokalbahn nach (16 M.) *Bridgton*, am Long Lake (s. oben), Ausgangspunkt für die Besteigung des (10 M.) *Pleasant Mt.* (615m; *Mt. Pleasant Ho., auf dem Gipfel, \$2), mit prächtigem Panorama der White Mts. — 49 M. **Fryeburg** (128m; *Fryeburg Ho.*, \$1$^1/_2$-2), als Sommeraufenthalt besucht, liegt 10 M. n. vom Pleasant Mt. (s. oben).

Die Bahn tritt in den Staat *New Hampshire* (S. 82), überschreitet jenseit (55 M.) *Conway Centre* den Saco und dringt in die *White Mountains* ein (s. R. 14). 60 M. **North Conway** (158m; S. 107), Knotenpunkt des Boston & Maine R. R. Nun schärfer bergan; r. Middle Mt., Hurricane Mt. und Mt. Kearsarge (vgl. S. 108), l. der lange Rücken des Moat Mt. mit den „Ledges“ (S. 109). — Hinter (62$^1/_2$ M.) *Intervale* (S. 108) die schönen Conway „Intervales“. — Von (66 M.) *Glen Station* fahren Coaches nach (3 M.) *Jackson* und dem (14 M.) *Glen House* (S. 109). Die Bahn wendet sich l. und überschreitet den Saco. In (72 M.) *Upper Bartlett* (Bartlett Ho., \$2; Bahnrestaur.) wird ein Aussichtswagen an den Zug angehängt. Noch zweimal über den Saco; dann wendet sich die Bahn nach N., über den *Sawyer's River* (Station) und *Nancy's Brook*. L. der dreigipfelige *Mt. Carrigain* (1432m). — 78 M. *Bemis*. R. *Mt. Crawford* (954m), *Mt. Resolution* (1047m) und die *Giant's Stairs* (1070m); l. *Mt. Nancy* (1202m).

Die Bahn wendet sich nach NW. und tritt in den berühmten ***Crawford** oder **White Mountain Notch**, einen 3-4 M. langen, von den

Felsmauern des *Willey Mt.* (1314m) l. und *Mt. Webster* (1198m) r. umschlossenen Engpaß. Sie zieht sich in starker Steigung (1 : 44) in einer Höhe von 30-100m über dem Fluß hin und bietet eine Reihe prächtiger Blicke in die Tiefe. Über die Schlucht unterhalb (82 M.) *Frankenstein Cliff* führt eine schwindlige „Trestle" (Fachwerkbrücke), 25m hoch und 150m lang. 83 M. *Willey House* (S. 111); vorn r. erscheint Mt. Washington (S. 115). Eine zweite luftige Trestle (25m h.) überspannt den *Willey Brook*. R. die *Silver* und *Flume Cascades* (S. 111). Die Bahn umzieht den ö. Abhang des *Mt. Willard* (783m; S. 111), verläßt den Notch durch sein enges *Gateway* (S. 111) und erreicht das Plateau, auf dem (87 M.) *Crawford House* (575m; S. 110) liegt. Nun bergab; r. der *Ammonoosuc*. 89 M. *Mount Pleasant House*. 91 M. *Fabyan's* (S. 112), Ausgangspunkt der Bahn auf den *Mt. Washington* (S. 116). Dann über den Ammonoosuc und an seinem l. Ufer abwärts. 92 M. *White Mt. House*; 94 M. *Zealand*, Knotenpunkt der Schmalspurbahn nach *Bethlehem Junction*, *Maplewood*, *Bethlehem Street* und dem *Profile House* (S. 113). — 95 M. *Twin Mountain House* (S. 112). Nun um die Schulter von *Cherry Mt.* herum nach

101 M. *Quebec Junction*, wo die Quebec (Upper Coos) Division des Maine Central Railroad r. abzweigt.

Von Quebec Junction nach Quebec, 221 M. in 10 St. Die Bahn führt am *Cherry Pond* vorbei, kreuzt den Whitefield & Jefferson R. R. und erreicht (4 M.) *Jefferson* (S. 115), an einem Ausläufer des r. aufsteigenden *Mt. Starr King* (1228m). Dann am *Israel River* entlang. — 11 M. **Lancaster** (265m; *Lancaster Ho.*, $2-3; *Williams Ho.*, $1½), in freundlicher Lage am Israel River, mit 3373 Einw., wird als Sommeraufenthalt besucht. *Mt Prospect* (636m; Prospect Ho., $3), 2 M. s.ö., bietet eine treffliche Aussicht auf die White Mts. etc. Ö. die *Pilot Mts.*; 7 M. s.ö. *Jefferson Hill* (S. 114). — Die Bahn tritt in den *Coos District*, kreuzt den Concord & Montreal R. R. und überschreitet zweimal den *Connecticut*, der hier die Grenze von New Hampshire bildet. Bei (31 M.) *North Stratford* kreuzt sie den Grand Trunk Railway (S. 95) und führt dann n. im Thal des Connecticut aufwärts. Von (44 M.) *Colebrook* (313m; Nirvana, $4-7; Monadnock Ho., $2) geht eine Coach nach dem (10 M.) romantischen ***Dixville Notch** (*Dix Ho.*, am Eingang, $2), einer 2 M. langen Schlucht (Handweiser zu den schönsten Punkten, „Table Rock" etc.). Coaches fahren von hier nach (11 M.) Errol's Dam (S. 95). — Von (54 M.) *Beecher's Falls* gehen Omnibus nach den (15 M.) *Connecticut Lakes* (766m; Connecticut Lake Ho., $1½-2), aus denen der Connecticut abfließt. Nun über die Grenze von Canada nach (221 M.) *Quebec*, s. *Bædeker's Canada*.

Von Quebec Junction führt die Hauptbahn am Ammonoosuc abwärts nach (109 M.) *Scott Junction*, wo sie den Concord & Montreal R. R. kreuzt. Dann über den Connecticut River, die Grenze von Vermont. Bei (111 M.) *Lunenburg* (Maple Grove Ho., $2) vereinigt sich die Bahn mit der St. Johnsbury & Lake Champlain Division des Boston & Maine R. R., tritt jenseit (118 M.) *Miles Pond* an den *Passumpsic* und folgt ihm bis (133 M.) *St. Johnsbury*, an der Hauptlinie von Boston nach Canada. Von da bis (286 M.) *Montreal* s. S. 105.

13. Von Boston nach Montreal.

Vgl. Karte S. 54.

a. Über Rutland und Burlington.

335 M. Fitchburg Railroad von Boston bis (114 M.) *Bellows Falls* in $3^1/_4$ St.; Central Vermont Railroad von Bellows Falls bis (308 M.) *St. John's* in 7 St.; Grand Trunk Railway von da bis (335 M.) *Montreal* in $^3/_4$-1 St. (durchgehendes Billet $ 9, Parlor-Car $ $1^1/_2$, Schlafwagen $ $2^1/_2$).

Boston (Fitchburg Station) s. S. 66. Die Bahn überschreitet den *Charles River*, mit Aussicht r. auf die Hoosack Tunnel Docks, den U. S. Navy Yard und das Bunker's Hill Monument (S. 76). Beim (r.) *State Prison* wendet sie sich l. (w.) über einen Nebenarm des Charles nach *Somerville* und durchschneidet *Cambridge* (S. 74; l. Harvard College). — 10 M. **Waltham** (*Sanderson Ho.*, $ $2^1/_2$), mit 18 700 Einw., großen Baumwollfabriken und den sehenswerten Werkstätten der *American Waltham Watch Co.* (jährlich 550 000 durch Maschinen verfertigte Taschenuhren). R. *Prospect Hill* (146m); etwas weiter (r.) der im Sommer viel besuchte *Lake Walden.*

20 M. **Concord** (*Thoreau House*, $ $2^1/_2$), Dorf mit 4427 Einw., am *Concord River*, der hier durch die Vereinigung des *Sudbury* und *Assabet* gebildet wird, war die Heimat von Hawthorne und Emerson, Thoreau und den Alcotts und nimmt für die amerikanische Litteratur den gleichen Rang ein, wie Weimar oder Stratford-on-Avon für die deutsche und englische. Vgl. George B. Bartlett's „Concord, historic, literary, and picturesque" (mit Plan).

Vom Bahnhof wenden wir uns r. durch *Thoreau Street* bis *Sudbury Str.*, der wir l. folgen. L., an der Einmündung von Sudbury Str. in *Main Street*, steht die *Free Public Library*, mit vielen interessanten Autographen. Main Str. nach r. folgend, überschreitet man den *Mill Brook* und erreicht einen Square, von dem verschiedene Straßen auslaufen.

Folgt man r. *Lexington Street* (der Straße, auf der die Briten sich 1775 zurückzogen, s. unten), so gelangt man nach 5 Min. (r.), an dem Punkte, wo Lincoln Str. abzweigt, zu dem weißen Hause *Ralph Waldo Emerson's*, das noch von seiner Tochter bewohnt wird. Hier wurde der „Weise von Concord" von Friederike Bremer, Margaret Fuller (Gräfin d'Ossoli) u. a. besucht. Etwas weiter liegt l. *Orchard House*, lange der Wohnsitz der Familie Alcott, deren bekanntestes Mitglied *Louisa M. Alcott* (1832-86), Verfasserin von „Little Women", ist. W. davon steht das Haus der *Concord School of Philosophy*, die 1879 von *A. Bronson Alcott* (1799-1888) gegründet wurde und Emerson, Benj. Peirce, Dr. W. T. Harris und Col. T. W. Higginson zu ihren Mitgliedern zählte. Das nächste Haus (l.) ist *The Wayside*, das Heim *Nathaniel Hawthorne's* 1852-64, mit dem Studierzimmer im Turm, wo er „Septimius Felton" und andre Werke schrieb.

Wir kehren nun zu dem oben erwähnten Square zurück und folgen N. der *Monument Street*, den Lowell R. R. kreuzend, bis zu der (12 M.; l.) *__Old Manse__, für den *Rev. Wm. Emerson* 1756 erbaut und nach ihm von dem *Rev. Dr. Ripley* und andern hervorragenden Theologen bewohnt. Hier wurde R. W. Emerson geboren; in dem Studierzimmer über dem Speisesaal schrieb er "Nature" und Hawthorne seine „Mosses from an Old Manse". Neben den Anlagen der Old Manse ist die Brücke über den Concord, wo die „Minute-Men" der Nachbarschaft am 19. April 1775 mit den britischen Truppen zusammenstießen und den „rund um die Erde vernommenen Schuß" abfeuerten, womit der Befreiungskrieg thatsächlich begann. Jenseit der Brücke eine schöne Statue zur Erinnerung an den **Minute-Man*, von Dan. C. French.

Die von dem Square ö. auslaufende *Bedford Street* führt zu dem (10 Min.)

romantischen *Sleepy Hollow Cemetery. Hier ruhen u. a. *Ralph Waldo Emerson* (1803-82; auf dem Grabe ein großer Block Rosenquarz), *Nathaniel Hawthorne* (1804-68; von einer niedern Hecke von Lebensbaum umgeben), *Henry Thoreau* (1817-62), und die *Alcotts* (s. oben).

Eine Bootfahrt auf einem der malerischen Flüsse bildet einen passenden Abschluß des Besuchs von Concord.

Eisenbahn von Concord nach (10 M.) **Lexington** (*Russell Ho.*, $2; auch von Boston direkt mit dem Boston & Maine R.R. zu erreichen, 11 M.), wo am 19. April 1775 das erste Treffen im Revolutionskriege zwischen Engländern und Amerikanern stattfand (vgl. S. 98). Ein Denkmal erinnert an die acht im Kampfe gefallenen amerikan. Milizsoldaten.

Bei (22 M.) *Concord Junction* kreuzt die Bahn die Old Colony Line nach Lowell (S. 101) und den Concord & Montreal R. R.; r. die Staats-Besserungsanstalt. — 25 M. *South Acton;* 36 M. *Ayer Junction.*

50 M. **Fitchburg** (*Fitchburg Ho.*, *Derby*, $2-2½), Fabrikstadt mit 22037 Einw. am *Nashua River*, Knotenpunkt der Bahnen nach Worcester (S. 57) und South Framingham (S. 57).

Die Bahn beginnt zu steigen. R. fließt der Nashua. Von (53 M.) *Wachusett* fahren Coaches zum (6 M.) Gipfel des Mt. Wachusett (642m; *Summit Ho.*, $2-2½), mit schöner Aussicht, der auch von *Princeton Centre* (*Wachusett Ho., $2-2½) an der Bahn nach Worcester zu erreichen ist (s. unten). Bei (60 M.) *South Ashburnham* zweigt die Bahn nach Cheshire r. (N.) von der Hauptbahn ab, die nach den Berkshire Hills und Troy weiterführt (S. 118). Bei (68 M.) *Winchendon* kreuzt die Bahn den Monadnock Branch nach (17 M.) *Peterboro.*

Von Peterboro geht ein Omnibus nach (4 M.) dem lieblichen Sommerfrischort **Dublin** (*Appleton*, *Boulderstone*, $2-3), am NW.-Fuß des *Mt. Monadnock* (s. unten) schön gelegen (auch über *Harrisville* am Boston & Maine R. R. zu erreichen).

Die Bahn tritt in den Staat *New Hampshire* (S. 82). Von (82 M.) *Troy* geht eine Coach (50 c.) nach dem (5 M.) *Mountain House*, in halber Höhe des ausssichtreichen Monadnock Mt. (970 m). — Jenseit (104 M.) *Westmoreland* senkt sich die Bahn in das Thal des *Connecticut* nach (110 M.) *Walpole* (Dinsmore Ho., $2½), einer reizend gelegenen Sommerfrische; dann über den Fluß nach —

114 M. **Bellows Falls** (76m; *Island Ho.*, $2½; *Bahnrestaur.*), in *Vermont*, als Sommeraufenthalt besucht. Am New Hampshire-Ufer der bewaldete *Mt. Kilburn*, mit schönem Blick auf den Ort und die Stromschnellen des Connecticut (12m Fall). Die Bahn kreuzt hier den Connecticut River Railroad (S. 125).

Der Central Vermont Railroad, auf dem die Fahrt weitergeht, führt durch das hübsche Thal des *Williams River* und beginnt bald am O.-Abhang der *Green Mts.* (S. 100) hinanzusteigen. — 136 M. *Cavendish* (280m) besitzt wertvolle Serpentinmarmorbrüche. — Bei (148 M.) *Summit* (414m) erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt und senkt sich nun scharf hinab nach —

167 M. **Rutland** (160m; *Berwick Ho.*, $2½-3½; *Bates Ho.*, $2-3), blühende Stadt von 11760 Einw., großenteils aus dem schönen weißen Vermont-Marmor gebaut, der in der Umgegend gebrochen wird.

Rutland ist Knotenpunkt des Delaware & Hudson R. R. (nach Saratoga etc.) und des Bennington & Rutland R. R. (Troy, Albany etc.).

Ausflüge nach (7 M.) *Clarendon Springs* (Hotel); auf den (10 M.) *Killington Peak* (1292m; Gasth. nahe dem Gipfel, \$ 2½), den höchsten der Green Mts., mit herrlicher Aussicht; auf den *Mt. Ida* etc.

176 M. *Pittsford*, mit Marmorbrüchen; 183 M. *Brandon* (933m), mit Marmorbrüchen, reichen Lagern von Raseneisenstein und Gruben von Kaolin, der hier zur Anfertigung von Mineralfarben verwendet wird. Von (188 M.) *Leicester Junction* führt eine Zweigbahn nach (17 M.) *Ticonderoga* (S. 164). 5 M. ö. von (193 M.) *Salisbury* (Omnibus) liegt der hübsche *Lake Dunmore* (Lake Dunmore Ho., \$ 2½-3), im Schoße der *Green Mts.* (450-600m), auf die sich r. hübsche Blicke öffnen. — 199 M. *Middlebury* (102m; Addison Ho., \$ 2-2½), Ausgangspunkt für das (11 M.) *Breadloaf Inn* (487m; \$ 3), *Snake Mt.* (400m; *Aussicht) und andere Punkte der Green Mts. Die Bahn senkt sich am *Otter Creek* nach (130 M.) *Vergennes* (52m; Stevens Ho., \$ 2½), 8 M. vom Lake Champlain (s. unten), der l. sichtbar wird; dahinter die Adirondacks (S. 147).

243 M. **Burlington** (*Van Ness Ho.*, \$ 2½-3½; *Burlington*, \$ 2; *Chittenden*, klein, \$ 1-2), die Hauptstadt von Vermont, mit 14590 Einw., an einem am O.-Ufer des *Lake Champlain* (S. 165) aufsteigenden Hügel schön gelegen, ist einer der größten Holz-Märkte in Amerika (das Holz kommt meist aus Canada). Um den Square in der Mitte der gut gebauten Stadt reihen sich das *Postamt*, die *City Hall*, das *Court House* und die *Young Men's Christian Association.* Unter den Kirchen ragen die *röm.-kath. Kathedrale* und die protestant. *St. Paulskirche* hervor. — Die Universität von Vermont, auf einer Anhöhe 110m über dem See, wird von 450-500 Studenten besucht. Die stattliche *Billings Library*, von H. H. Richardson erbaut, enthält eine wertvolle Sammlung von Büchern in den skandinavischen Sprachen. Vom Turm prachtvolle *Aussicht (am schönsten Abends) auf die Stadt, Lake Champlain (mit Juniper Island, Burlington gegenüber), die Adirondacks (mit Mt. Marcy, Mt. McIntyre und Whiteface) und ö. die Green Mts. (Mt. Mansfield, Camel's Hump etc.). Im Park ein *Standbild Lafayette's* von Ward.

Hübsche Ausflüge zu Fuß und Wagen am *Winooski* entlang nach *Shelbourn Point*, *Mallett's Bay* (8 M.) etc. Weitere Ausflüge zum *Mt. Mansfield* (S. 103), dem *Camel's Hump* (S. 103) und andern Gipfeln der Green Mts. Dampfboote auf Lake Champlain nach *Port Kent* (Ausable Chasm), *Plattsburg* etc. (vgl. S. 165).

Weiter in n.ö. Richtung an der malerischen Schlucht und den Fällen des *Winooski* vorüber nach (242 M.) *Essex Junction* (Bahnrestaur.), wo die Bahn von Montpelier Junction einmündet (vgl. S. 103). R. stets Aussicht auf die Green Mts., l. vielfach Blicke auf Lake Champlain und die Adirondacks.

266 M. **St. Albans** (122m; *Welden Ho.*, \$ 2-3; *American Ho.*, \$ 2; *Bahnrestaur.*), freundlicher Ort von 7771 Einw., am Abhang eines Hügels 2½ M. vom Lake Champlain schön gelegen, enthält den Wagen-

park des Central Vermont R. R. und ist ein bedeutender Markt für Butter und Käse. Den ulmenbeschatteten Square in der Mitte des Ortes schmückt eine hübsche Fontäne.

Aldis Hill (152m), 3/4 M. n.ö. von St. Albans, und *Bellevue Hill* (396m), 2 M. s.w., sind treffliche Aussichtspunkte (Adirondacks, Green Mts., Lake Champlain etc.; Nachmittagsbeleuchtung am besten). — *St. Albans Bay* (Lake View Ho., St. Albans Point Ho., $2) wird von Anglern viel besucht (Barsche, Hechte etc.).

Von St. Albans nach Richford, 28 M., Eisenbahn in 1 1/4-2 1/4 St., am *Missiquoi River* entlang. — 10 M. **Sheldon Springs** (*Congress Hall*, $2 1/2; *Portland*, 1 1/2 M. von Sheldon Station, $2), mit Mineralquellen, die gegen Unterleibsleiden etc. gebraucht werden. Der Missiquoi hat hier Stromschnellen. — 28 M. *Richford* (American Ho., $2) s. S. 105.

Von (272 M.) *Swanton Junction* führt eine Zweigbahn an *Alburgh Springs* vorbei nach (14 M.) *Rouse's Point* (S. 128) und (132 M.) *Ogdensburg* (S. 168). — 279 M. *Highgate Springs* (Franklin Ho., Lakeside, $2 1/2-3), an der Missiquoi Bay, mit kräftigen alkalischen Quellen. Die Bahn überschreitet die canadische Grenze. — Jenseit (290 M.) *Stanbridge* erblickt man l. den *Rougemont* und *Beloeil Mt.* Dann über den *Richelieu* nach (308 M.) *St. John's*, am Grand Trunk Railway (S. 105), und (335 M.) *Montreal*, s. *Bædeker's Canada.*

b. Über Lowell und Concord.

335 M. Boston & Lowell Railroad bis (144 M.) *White River Junction* in 4 1/2-6 3/4 St.; Central Vermont Railway von da nach (335 M.) *Montreal* in 6-7 St. (durchgehendes Billet $9; Parlor-Car $1 1/2; Schlafwagen $2).

Boston s. S. 66. Die Bahn läuft von der *Lowell Station* (Causeway Str., S. 66) aus, kreuzt den *Charles River* und den Fitchburg R. R. und führt n.w. über *Somerville*, *Medford* und durch die malerischen *Middlesex Fells.* L. liegt *Mystic Pond.* — 8 M. *Winchester;* 15 M. *Wilmington.* Die Bahn überschreitet den *Concord River* und erreicht (26 M.) **Lowell** (*Merrimac Ho.*, *St. Charles*, *American Ho.*, $2-2 1/2), am Zusammenfluß des *Concord* und *Merrimac*, die dritte Stadt von Massachusetts (77966 Einw.) und eine der bedeutendsten Fabrikstädte der Union. Ihre gewaltigen Fabriken, hauptsächlich durch die Wasserkraft der *Pawtucket-Fälle* des Merrimac getrieben (10m Fall, von der Brücke zu übersehen), erzeugten 1890 mit 29000 Arbeitern (dabei 12000 Frauen) Baumwollen- und Wollenstoffe, Teppiche etc. im Werte von $40600000.

Die Bahn folgt nun dem Merrimac (Aussicht rechts) und tritt jenseit (33 M.) *Tyngsboro'* in den Staat *New Hampshire.* — 40 M. **Nashua** (*Tremont*, $2 1/2; *Laton Ho.*, $2), freundliche Stadt von 19311 Einw. am Zusammenfluß des Merrimac und *Nashua*, mit Fabriken von Eisenwaren, Baumwolle, Teppichen etc. — Weiter in n. Richtung durch das hübsche Thal des Merrimac.

57 M. **Manchester** (*New Manchester Ho.*, *Windsor*, $2 1/2-3 1/2; *Bahnrestaur.*), die größte Stadt in New Hampshire (44126 Einw.), mit großen Baumwollenfabriken und Druckereien (Wert der Fabrikate 1890 $19000000), die ihre Wasserkraft von den *Amoskeag-Fällen* des Merrimac erhalten.

Manchester ist Knotenpunkt von Bahnen nach *Portsmouth* (S. 82), *North Weare* und *Lawrence* (S. 84). Der malerische *Lake Masabesic* (Hotel, $ 1½-2), 4 M. ö., wird viel besucht.

Bei (66 M.) *Hooksett* und weiterhin wiederholt über den Merrimac. W. der aussichtreiche *Mt. Pinnacle.*

75 M. **Concord** (76m; *New Eagle*, $ 2½-4½; *Phoenix*, $ 2½-3½; *Bahnrestaur.*), die Hauptstadt von New Hampshire, mit 17000 Einw., liegt freundlich am W.-Ufer des Merrimac. Große Wagenfabriken; in der Nähe bedeutende Granitbrüche. Unter den Gebäuden ragen das *State Capitol*, die *City Hall* und die *Irrenanstalt* hervor. Graf Rumford (S. 91) wohnte mehrere Jahre in Concord.

Von Concord nach Claremont Junction, 57 M., Eisenbahn in 2½ St. — Von (7 M.) *Bradford* gehen Coaches nach *Bradford Mineral Springs* (Hotel). — 34 M. *Newbury*, am S.-Ende des hübschen 9 M. langen **Lake Sunapee** (290m), der von einem kl. Dampfboot befahren wird. — 55 M. *Claremont;* 57 M. *Claremont Junction* (S. 126).

Bei Concord zweigt unsere Bahn von der Hauptbahn nach Montreal, die über *Lake Winnepesaukee* und *Plymouth* nach *Wells River Junction* (S. 104) führt, l. ab. Von der Brücke über den *Conticook* bei (82 M.) *Fisherville* erblickt man r. auf *Duston's Island* eine Kolossalstatue von *Mrs. Hannah Duston* aus Haverhill, die, von den Indianern gefangen fortgeschleppt, 10 oder 12 derselben tötete und ihre Flucht bewerkstelligte. — 94 M. *Franklin.* Weiter an (r.) *Webster Lake* (nach dem in der Nähe 1782 gebornen *Daniel Webster* benannt) und *Highland Lake* vorbei. Von (106 M.) *Potter Place* gehen Coaches nach dem (4 M.) *Winslow House*, hoch am Abhang des *Mt. Kearsarge* (898m; nicht mit dem Mt. Kearsarge in den White Mts. zu verwechseln, S. 108), dessen Gipfel, mit prächtiger Aussicht, von hier zu Pferde zu erreichen ist. Jenseit (126 M.) *Canaan* (290m) liegt l. *Mascoma Lake*, mit einem Shakerdorf an seinem S.-Ufer. Bei (142 M.) *W. Lebanon* über den *Connecticut* nach —

144 M. **White River Junction** (934m; *Bahnrestaur.; Junction Ho.*, $ 2), wo die Bahn die Passumpsic Division des Boston & Maine R. R. kreuzt und sich mit dem Central Vermont R. R. vereinigt.

Von White River Junction nach *New York* und nach *Quebec* s. S. 126. — Zweigbahn nach (4 M.) *Woodstock*, dem Geburtsort des Bildhauers *Hiram Powers* (1805-73) und des Diplomaten und nordischen Gelehrten *Geo. P. Marsh* (1801-82).

Die Bahn führt in dem malerischen Thal des die Green Mts. durchströmenden *White River* aufwärts und überschreitet ihn jenseit (153 M.) *West Hartford* (*Aussicht). — 159 M. *Sharon* (152m), Geburtsort des Gründers des Mormonentums *Joseph Smith* (S. 392). Bei (178 M.) *Randolph* (207m) wird die Gegend romantisch und die höhern Gipfel der Green Mts. treten hervor. Bei (192m) *Roxbury* (309m) erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt und senkt sich nun zum Champlain-See. Bei (199 M.) *Northfield* r. auf einem Hügel *Norwich University*, zur Heranbildung von Offizieren.

209 M. *Montpelier Junction*, für (4 M.) **Montpelier** (158m; *Pavilion*, $ 2-3), die Hauptstadt von Vermont (4160 Einw.), am *Winooski*,

mit stattlichem *State House*, überragt von einer 38m h. Kuppel. Im Vestibül eine Statue Ethan Allen's (1737-89; S. 165). — Bei (213 M.) *Middlesex* (163m) durchströmt der Winooski die *Middlesex Narrows*, eine enge, 5 Min. lange und 18m tiefe Schlucht. — 217 M. *Waterbury* (131m; Waterbury House, $2), guter Standort für Ausflüge.

Coaches gehen von hier n. nach (10 M.) **Stowe** (*Brick Hotel*, $2), besuchter Sommerfrischort inmitten der *Green Mts.* **Mt. Mansfield** (1240m), lange für den höchsten Gipfel derselben gehalten (s. S. 100), ist von hier auf guter Straße zu ersteigen (9 M.). Er hat drei Gipfel, *Forehead*, *Nose* und *Chin* (höchster Punkt) und bietet von den beiden letztern herrliche Aussichten. Die Straße endet am Fuß der Nose (Summit Ho., $2-3), von wo ein Pfad zum (3/4-1 St.) Chin führt. — Andre Ausflüge von Waterbury nach den *Moss Glen Falls*, dem *Smuggler's Notch*, dem *Camel's Hump* (s. unten) etc.

Der s.w. aufsteigende *Camel's Hump* (c. 1220m) ist von (222 M.) *North Duxbury* zu ersteigen (6 M.; 3 M. weit Fahrweg). N. (r.) erblickt man die *Bolton Falls.* Bei (236 M.) *Williston* über den Winooski (l. Aussicht auf Mt. Mansfield und Camel's Hump). Dann erscheint l. Lake Champlain.

Von (241 M.) *Essex Junction* bis (335 M.) *Montreal*, s. S. 100.

c. Über Concord, Plymouth, Wells River und Newport.

344 M. Boston & Maine Railroad bis (235 M.) *Newport* in 7 1/2-8 St.; Canadian Pacific Railway von da nach (344 M.) *Montreal* in 4-4 1/2 St. (Preise wie oben). — Diese Route führt am *Lake Winnepesaukee* (s. unten) vorbei und bildet eine der Zugangsrouten zu den *White Mts.* (S. 106; Aussichten rechts).

Von Boston bis (75 M.) *Concord* s. S. 102. Die Bahn überschreitet den *Merrimac* und folgt ihm in n. Richtung. 84 M. *Canterbury.* Jenseit (93 M.) *Tilton* (auf dem Hügel ein 16m h. Gedenkbogen zu Ehren der Tilton-Familie) verläßt sie den Merrimac, kreuzt zweimal den *Winnepesaukee River* und führt am *Lake Winnisquam* entlang; vorn (l.) die *Sandwich Mts.* — 102 M. *Laconia* (Eagle). — 104 M. *Lakeport* (Mt. Belknap Ho., $2), am Ende von *Long Bay*, einer Bucht des Lake Winnepesaukee, ist Knotenpunkt einer Zweigbahn nach (17 M.) *Alton Bay* (s. unten), am S.-Ende des Sees.

*__Lake Winnepesaukee__ oder __Winnipiseogee__ (143m; „Lächeln des großen Geistes" oder „Schönes Wasser an hohem Orte"), der größte See in New Hampshire, ist ein unregelmäßig geformtes Wasserbecken von 25 M. Länge und 1-7 M. Breite, von malerischen Bergen umgeben und mit unzähligen Inseln bedeckt. Sein Wasser (bis 90m tief) ist von wunderbarer Klarheit und wimmelt von Fischen. Kleine Dampfer befahren den See, den man meist bei *Alton Bay*, *Weirs* oder *Wolfeborough* (s. unten) erreicht.

Alton Bay (*Winnepesaukee House*, $2 1/2) liegt am Ende des schmalen 5 M. langen Fjordes, in dem der See südl. ausläuft. Ausflüge von hier auf den (12 M. n.w.; Wagen hin und zurück die Person $1 1/2) *Belknap Mt.* (730m), mit schöner Aussicht (besonders Abends); ferner auf *Mt. Major*, *Prospect Hill* und *Sheep Mt.* 3 M. ö. liegt *Merry Meeting Lake.* Außer über Lakeport ist Alton Bay auch über Lawrence und Dover zu erreichen (S. 84).

Von Alton Bay fährt ein kl. Dampfer nach (9 M.) **Wolfeborough** (*Kingswood*, $2 1/2-3 1/2; *Glendon*, *Bellevue*, $2-3; *Lake*, $1 1/2-2; zahlreiche Boarding Houses), am O.-Ufer des Sees hübsch gelegen. Lohnender Ausflug auf **Copple Crown* (640m), 6 1/2 M. s.ö. (Wagen jede Person $1 1/2). Die Aussicht umfaßt Mt. Ossipee und Chocorua in N. (bei hellem Wetter in der Ferne Mt. Washington) und erstreckt sich ö. bis zum atlant. Ocean. Auch *Tumble Down Dick*, n. von Copple Crown, bietet eine schöne Aus-

sicht. Wolfeborough ist auch über Salem, Portsmouth und Wolfeborough Junction zu erreichen (S. 106).

Von Wolfeborough fahren Dampfer quer über den See nach (4 M.) *Weirs* (s. unten; 80 c.) und den See hinauf nach (17 M.) *Centre Harbor* (80 c.). Auf beiden Fahrten schöner Blick auf Mt. Washington.

Weirs (*Sanborn's*, *Lakeside*, *Winnecoette*, $3-3½; *Story's*, $2), am W.-Ufer des Sees, ist ein beliebter Sommeraufenthalt verschiedener geistlicher und andrer Körperschaften. Es ist Station des Concord & Montreal R. R. (s. unten); Dampfboot nach *Lakeport* (S. 103).

Centre Harbor (*Senter Ho.*, $3-4; *Moulton*, $2; Boarding Houses), am NW.-Ende des Sees, ist die angenehmste Sommerfrische am Lake Winnepesaukee. 4 M. n.w. (Wagen bis zum Fuß, dann Reitweg, ½ St.) erhebt sich *Red Hill* (620m), mit prächtiger Aussicht, namentlich auch auf die Sandwich Mts. im N. und NO. W. vom Red Hill, 3 M. von Centre Harbor, liegt ***Squam Lake**, ein kleineres Seitenstück des Lake Winnepesaukee (*Asquam Hotel*, auf Shepherd Hill, am W.-Ufer). Schöne Aussicht von *Centre Harbor Hill* (1 M.). Spazierfahrten u. a. *„Round the Ring"*, nach *Ossipee Park*, *Plymouth* (s. unten) etc. — Coaches gehen von Centre Harbor nach (18 M.) *West Ossipee*, von wo der schöne ***Mt. Chocorua** (1069m) über *Tamworth* zu ersteigen ist. Herrliche Aussicht.

Die Bahn umzieht die Buchten an der W.-Seite des Lake Winnepesaukee. 109 M. *Weirs* (s. oben); 112 M. *Meredith*, 5 M. von Centre Harbor (s. oben); r. *Lake Waukewan.* 121 M. *Ashland.* Bei (123 M.) *Bridgewater* über den *Pemigewasset* (weiches g).

126 M. **Plymouth** (**Pemigewasset Ho.*, $2-4, Mittagshalt; *Plymouth Ho.*, $2), im schönen Thal des Pemigewasset, 7 M. w. von Squam Lake (s. oben), durch seine Wildleder-Handschuhe bekannt. Hübsche Aussicht vom *Walker's Hill*, nahe beim Dorf; umfassender von ***Mt. Prospect** (630m), 4 M. n.ö. (Franconia Mts., Sandwich Mts. und Lake Winnepesaukee).

Von Plymouth nach North Woodstock, 21 M., Eisenbahn in ¾ St. Die Bahn führt im malerischen Thal des Pemigewasset aufwärts über *Blairs*, *Compton* und *Thornton.* — 21 M. **North Woodstock** (**Deer Park Hotel*, $3; *Fair View*, $2), in schöner Lage am S.-Ende des **Franconia Notch*, 10 M. vom Profile House (S. 113; Omnibus).

Weiter im Thal des *Baker River* hinan. Mehrere kleine Stationen. 146 M. *Warren* (Langdon Ho., $1½) ist Ausgangspunkt für den (10 M.; Omnibus) ***Mt. Moosilauke** („kahler Ort"; 1460m), der schon vorher sichtbar war (*Tip-Top Ho.*, auf dem Gipfel, $2-4; *The Moosilauke*, am Fuß, $3; *Mountain Ho.*, in halber Höhe, $1½-2). Prachtvolle Aussicht auf die White Mts., Franconia Mts. und das Connecticut-Thal. — Bei (150 M.) *Warren Summit* (323m), ihrem höchsten Punkt, führt die Bahn durch einen tiefen Felseinschnitt (von hier Fußweg auf den Mt. Moosilauke, 3 St.). Bei (168 M.) *Woodsville*, an der Mündung des *Ammonoosuc*, über den *Connecticut* nach —

169 M. **Wells River Junction** (*Bahnrestaur.*), wo die Bahn sich mit der Passumpsic Division des Boston & Maine Railroad vereinigt. Wells River ist zugleich Knotenpunkt von Bahnen nach den *White Mts.* und *Montpelier* (s. unten).

Von Wells River Junction nach Groveton Junction, 52 M., Eisenbahn in 2½-3 St. Diese Bahn führt in das Herz der White Mts. und wird von mehreren der direkten Züge von New York und Boston befahren (vgl. S. 106; die White Mts. Express von Boston bleiben bei Wells Junction am l. Ufer). — Die Bahn führt am *Ammonoosuc* aufwärts. 4 M. *Bath.* Von

(9 M.) *Lisbon* gehen Coaches nach *Sunset Hill House* (S. 114). — 20 M. *Littleton* (Oak Hill, Chiswick, $3; Thayer's, $2-3; The Maples), freundlicher Sommerfrischort (Omnibus nach *Franconia*, S. 114). — 25 M. *Wing Road* ist Knotenpunkt der Bahn nach (4 M.) *Bethlehem Junction*, (9 M.) *Twin Mount House*, (11 M.) *Zealand*, (12 M.) *White Mt. House* und (13 M.) *Fabyan's* (vgl. S. 112). [Von Bethlehem Junction führt eine Schmalspurbahn nach (2 M.) *Maplewood*, (3 M.) *Bethlehem Street* und dem (10 M.) *Profile House*; s. S. 112.] — 31 M. *Whitefield* (S. 110), Knotenpunkt des Maine Central R. R. nach *Jefferson* (S. 115); 42 M. *Lancaster* (S. 97); 52 M. *Groveton Junction* (S. 95).

Von Wells River Junction nach Montpelier, 39 M., Eisenbahn in 1¾ St. — 23 M. *Marshfield.* — 39 M. *Montpelier*, s. S. 102.

Jenseit (181 M.) *Barnet* verläßt die Bahn das Thal des Connecticut, der nach NO. umbiegt, und führt am *Passumpsic* aufwärts, den sie innerhalb 24 M. 25mal überschreitet. — 190 M. **St. Johnsbury** (*St. Johnsbury Ho.*, *Avenue Ho.*, $2-2½), gewerbreiches Städtchen von 6567 Einw., mit den großen *Fairbanks Scales Works*, ist Knotenpunkt der Bahnen nach (22 M.) *Lunenburg* (S. 97) und (96 M.) *Swanton* (S. 101). — 199 M. *Lyndonville*, mit den *Großen Passumpsicfällen.* — Bei (213 M.) *Summit Station* (320m) über die Wasserscheide zwischen dem Connecticut und St. Lorenzstrom.

235 M. **Newport** (213m; **Memphremagog Ho.*, $2½-3; *Newport Ho.*, $1½-2), Dorf mit 3000 Einw., in anmutiger Lage am S.-Ende des *Lake Memphremagog* (s. unten), guter Standort für zahlreiche Ausflüge. Trefflicher Überblick des Sees vom *Prospect Hill;* umfassendere Aussicht vom *Jay Peak* (1243m), 12 M. w.

***Lake Memphremagog** („schönes Wasser"; 143m), ein lieblicher, 30 M. langer und 2-4 M. br. See, liegt zu vier Fünfteln in Canada. Er ist von felsigen Gestaden und bewaldeten Bergen umgeben und sehr fischreich (Lachsforellen, Hechte, Barsche etc.). Ein kl. Dampfer fährt täglich zwischen Newport und *Magog*, am N.-Ende des Sees (hin und zurück c. 6-7 St.). Die Fahrt geht an *Indian Point* und den *Twin Sisters* vorbei, bei *Province Island* über die Grenze von Canada, nach dem am l. (W.) Ufer gelegenen (12 M.) *Mountain House* ($ 2-3), von wo das kühn aufragende **Owl's Head** (996m) in 2-2½ St. zu besteigen ist. Die *Aussicht umfaßt bei hellem Wetter Montreal und die Green, White und Adirondack Mts. Dann fährt der Dampfer an *Long Island* vorbei und legt bei ein paar kleinen Stationen an. W. erhebt sich *Mt. Elephantis* (Revere Ho.). Am ö. Ufer, 20 M. von Newport, der kleine Badeort *Georgeville* (Camperdown Hotel). **Magog** (*Park's House*), am N.-Ende des Sees am Ausfluß des *Magog River*, wird von Anglern besucht und ist durch den Canadian Pacific R. R. mit (19 M.) *Sherbrooke* (S. 96) verbunden. *Mt. Oxford*, 5 M. w., bietet einen weiten Ausblick über die canadischen Fichtenwälder im N. und W.

Von Newport nach Montreal kann man auf zwei Routen gelangen: über *Sherbrooke* (S. 96) und den Grand Trunk Railway, und über *Richford* und den Canadian Pacific Railway. Die letztere führt w. nach (266 M.) *Richford*, von wo Zweigbahn l. nach *Sheldon Junction* und *St. Albans*, überschreitet die canadische Grenze und führt über *Sutton Junction*, *Farnham* und *St. John's* nach (344 M.) *Montreal;* s. *Baedeker's Canada.*

d. Über Portsmouth und North Conway.

365 M. Boston and Maine Railroad bis (138 M.) *North Conway* in 5¾-6½ St.; Maine Central Railroad bis (189 M.) *Lunenburg* in 2¾ St.; St. Johnsbury & Lake Champlain Railroad bis (211 M.) *St. Johnsbury* in 1 St.;

Boston and Maine Railroad bis (256M.) *Newport* in $1^3/_4$ St.; Canadian Pacific Railway nach (365 M.) *Montreal* in 4 St. (durchgehendes Billet $ 10.50). — Diese Bahn bildet die kürzeste Route nach den White Mts. (s. unt.) und ist zugleich eine der regelmäßigen Routen zum Lake Winnepesaukee (S. 103).

Von Boston bis (57 M.) *Portsmouth* und (67 M.) *Conway Junction* s. S. 83. Unsre Bahn wendet sich hier l. (NW.). 69 M. *South Berwick*; 70 M. *Salmon Falls* (S. 106); 73 M. *Great Falls.* — 79 M. **Rochester** (*Dodge's*, *Cascade*, *Mansion Ho.*, $ 2), kleiner Fabrikort mit 4683 E., ist Knotenpunkt von Bahnen nach (29 M.) *Portland* (S. 85) und nach (18 M.) *Alton Bay*, am *Lake Winnepesaukee* (S. 103). — 87 M. *Milton.* Von (97 M.) *Wolfeborough Junction* (Bahnrestaur.) führt eine Zweigbahn nach (11 M.) *Wolfeborough*, am Lake Winnepesaukee (S. 103). Jenseit (115 M.) *Ossipee Centre* erscheint r. *Lake Ossipee.* 121 M. *West Ossipee.* L. die *Ossipee Mts.* und die *Sandwich Mts.* (S. 104) mit dem schöngeformten *Chocorua* an ihrem O.-Ende. Dann zwischen l. *Elliot Pond* und r. *Silver Lake* hindurch. Bei (125 M.) *Madison* liegt der größte erratische Block (Granit) in den Verein. Staaten und vielleicht der Welt, 23m l., 12m br. und 9-11m hoch (annähernd 7-8000 Tons schwer). — 132 M. *Conway* (Conway Ho., $ 2-3; Pequawket Ho., $1^1/_2$-2), am *Saco River*, wird zuweilen North Conway als ruhigeres Standquartier für die zahlreichen von hier zu unternehmenden Ausflüge vorgezogen. L. erhebt sich *Moat Mt.* (S. 109), r. *Mt. Kearsarge* (S. 108).

138 M. *North Conway*, s. S. 107; von hier nach (211 M.) *St. Johnsbury* s. R. 12b; von St. Johnsbury nach (365 M.) *Montreal* s. S. 105.

14. Die White Mountains.

Die Hauptrouten von *Boston* nach den White Mts. sind S. 103-6 angegeben. Die gewöhnlichen Eintrittspunkte sind *North Conway* (S. 107; Fahrzeit $4^1/_2$-8 St., Retourbillette $ $6^1/_2$-$9^3/_4$ je nach der Route); *Bethlehem* (S. 105; 7 St.; $ $10^3/_4$-$11^3/_4$); und *Plymouth* (S. 104; $3^1/_2$ St.; $ $6^1/_2$).

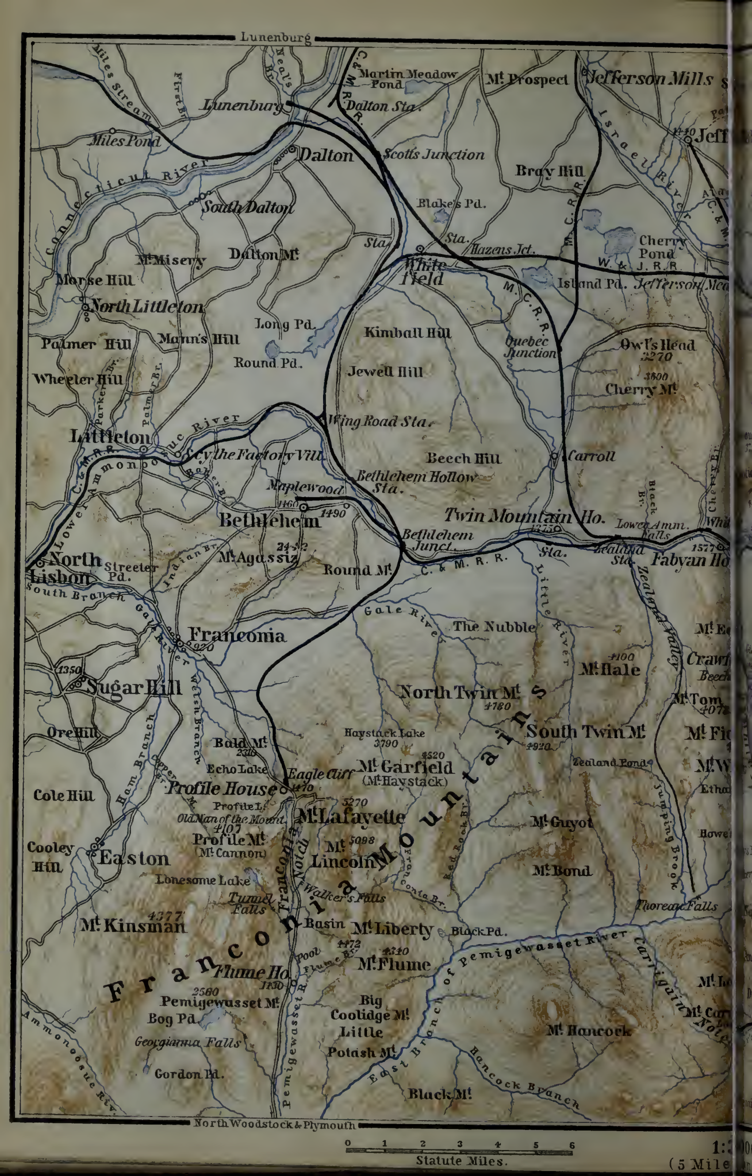
Die direkte Hauptroute von *New York* geht über *Wells River* nach *Fabyan's*, oder *Bethlehem* (vgl. R. 18a; $10^1/_2$ St.; Retourbillet $ 17), doch wird vielfach die Fahrt über *Boston* und *North Conway* oder über *Plymouth* vorgezogen (vgl. R. 13c, 13d; 12 St.; Retourbillet $ 17.50).

Excursion Tickets (d. h. Retourbillette) zu ermäßigten Preisen werden im Sommer und Herbst in allen möglichen Kombinationen ausgegeben, mit abwechselnden Routen für Hin- und Rückfahrt, Erlaubnis von einer auf die andre Bahn überzugehen und reichlich bemessener Aufenthaltszeit. Ausführliche Auskunft, mit Karten, Fahrplänen etc. bei den bez. Eisenbahn-Gesellschaften (vgl. S. xxiv). *Rundreisebillette* werden auch von Messrs. Raymond & Whitcomb, Thos. Cook & Son und H. Gaze & Sons (S. xxx) ausgegeben.

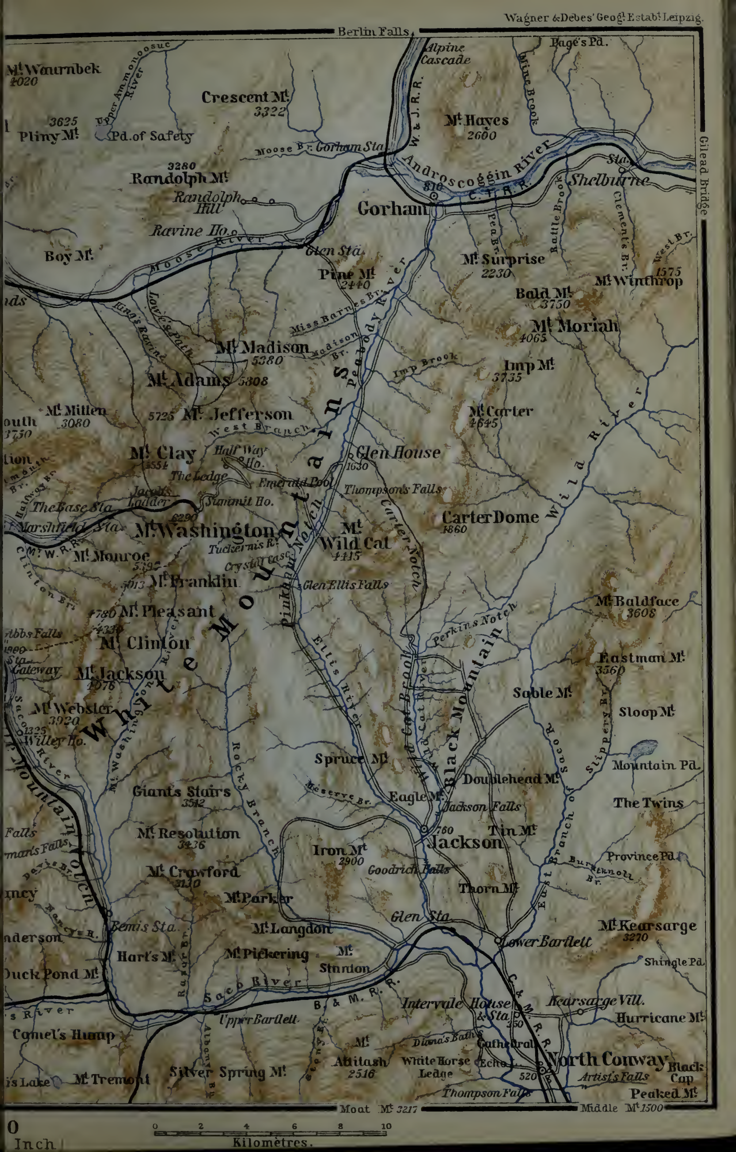
Jahreszeit. Die White Mts. können von Juni bis Ende Oktober besucht werden, doch sind Juni, Sept. und Oktober für Fußtouren angenehmer als die heißen und überfüllten Monate Juli und August. Die prächtige Herbstfärbung der Blätter erhöht den Reiz der Wanderungen in dieser Jahreszeit. Im Juni werden Stechfliegen und Mosquitos lästig. Die größern Hotels werden erst im Juli eröffnet.

Reisedauer. Die Hauptpunkte der White Mts., einschließlich des Mt. Washington, Crawford Notch, Bethlehem und Profile House kann man zur Not in 8 Tagen besuchen; doch ist es dringend anzuraten, mindestens 14 Tage bis 4 Wochen darauf zu verwenden. Der Besuch des *Lake Winnepesaukee* (S. 103) läßt sich bequem anschließen.





Lunenburg
Miles Stream
Neal's Br.
First Br.
C. & M. R. R.
Martin Meadow Pond
Mt. Prospect
Jefferson Mills
Lunenburg
Dalton Sta.
Miles Pond
Dalton
Scott's Junction
Israel River
Bray Hill
Connecticut River
South Dalton
Blake's Pd.
M. C. R. R.
Sta.
Sta.
Hazens Jct.
Cherry Pond
W. & J. R. R.
Mt. Misery
Dalton Mt.
White Field
Island Pd.
Morse Hill
North Littleton
Long Pd.
Kimball Hill
M. C. R. R.
Palmer Hill
Mann's Hill
Round Pd.
Quebec Junction
Owl's Head
2270
Wheeler Hill
Parker Br.
Palmer Br.
Jewell Hill
3600
Cherry Mt.
Wing Road Sta.
Littleton
Ammonoosuc River
Beech Hill
Carroll
C. & M. R. R.
Lower Ammonoosuc
Bakers Br.
Maplewood
Bethlehem Hollow Sta.
Black Br.
1460
1490
Bethlehem
Twin Mountain Ho.
Lower Amm. Falls
Bethlehem Junct.
1375
1577
North Lisbon
Streeter Pd.
Indian Br.
Mt. Agassiz
2432
Round Mt.
C. & M. R. R.
Sta.
Zealand Sta.
Fabyan Ho
South Branch
Gale River
Gale River
Little River
Zealand Valley
The Nubble
Franconia
920
1350
Sugar Hill
Welsh Branch
4100
Mt. Hale
North Twin Mt.
4780
Ore Hill
Ham Branch
Bald Mt.
2310
Haystack Lake
3790
South Twin Mt.
4920
Mt. Tom
4520
Echo Lake
Eagle Cliff
Mt. Garfield
(Mt. Haystack)
Zealand Pond
Cole Hill
Profile House
1970
5270
Profile L.
Old Man of the Mount.
Mt. Lafayette
4107
Profile Mt.
(Mt. Cannon)
Mt. Guyot
5098
Mt. Lincoln
Cooley Hill
Easton
Franconia Br.
Red Rock Br.
Jumping Brook
Mt. Bond
Lonesome Lake
Franconia Notch
Walker's Falls
Tunnel Falls
Thoreau Falls
4377
Mt. Kinsman
Basin
Mt. Liberty
Black Pd.
Pemigewasset River
4472
4340
Pool
Flume Br.
Mt. Flume
Franconia Mountains
Flume Ho.
1130
2560
Pemigewasset Mt.
Big Coolidge Mt.
Carrigain Notch
Bog Pd.
Little
Mt. Hancock
Georgiana Falls
Potash Mt.
East Branch of Pemigewasset
Ammonoosuc Riv.
Gordon Pd.
Hancock Branch
Black Mt.
Pemigewasset R.
North Woodstock & Plymouth
0 1 2 3 4 5 6
Statute Miles.



Wagner & Debes' Geogr. Estabt. Leipzig.
Berlin Falls
Mt. Waumbek 4020
Crescent Mt. 3322
Pliny Mt. 3625
Pd. of Safety
Randolph Mt. 3280
Randolph Hill
Ravine Ho.
Boy Mt.
Gorham
Androscoggin River
Mt. Hayes 2600
Shelburne
Alpine Cascade
Page's Pd.
Gilead Bridge
Glen Sta.
Pine Mt. 2440
Mt. Surprise 2230
Bald Mt. 3750
Mt. Winthrop 1575
Mt. Moriah 4065
Mt. Madison 5380
Mt. Adams 5808
Imp Mt. 3735
Mt. Jefferson 5725
Mt. Miller 3080
Mt. Carter 4645
Mt. Clay 5554
Glen House 1630
Half Way Ho.
The Ledge
Emerald Pool
Thompson's Falls
The Base Sta.
Jacob's Ladder
Summit Ho.
Carter Dome 4860
Marshfield Sta.
Mt. Washington 6290
Mt. Wild Cat 4415
Mt. Monroe 5395
Mt. Franklin 5013
Glen Ellis Falls
Mt. Pleasant 4780
Mt. Clinton 4339
White Mountains
Pinkham Notch
Carter Notch
Perkins Notch
Mt. Baldface 3608
Eastman Mt. 3560
Mt. Jackson 4076
Sable Mt.
Sloop Mt.
Mt. Webster 3920
Willey Ho.
Black Mountain
Spruce Mt.
Mountain Pd.
Doublehead Mt.
Giant's Stairs 3512
Eagle Mt.
Jackson Falls
The Twins
Mt. Resolution 3436
Jackson 760
Tin Mt.
Iron Mt. 2900
Province Pd.
Mt. Crawford 3130
Goodrich Falls
Thorn Mt.
Mt. Parker
Glen Sta.
Bemis Sta.
Mt. Langdon
Mt. Kearsarge 3270
Lower Bartlett
Hart's Mt.
Mt. Pickering
Mt. Stanton
Shingle Pd.
Saco River
Intervale House & Sta.
Kearsarge Vill.
Upper Bartlett
Hurricane Mt.
Camel's Hump
Mt. Attitash 2516
Diana's Bath
Cathedral
White Horse Ledge
Echo
North Conway
Black Cap
Mt. Tremont
Silver Spring Mt.
Artist's Falls
Peaked Mt.
Thompson Falls
Moat Mt. 3217
Middle Mt. 1500
Kilometres.



Hotels giebt es in den verschiedensten Abstufungen, von den großen fashionablen Sommer-Karavanserais bis zu kleinen, anspruchslosen und billigen Gasthäusern und Pensionen. Fast alle sind in ihrer Art gut, und auch einfachere Reisende (Studenten etc.) werden in den großen Hotels meist zuvorkommend aufgenommen. Die Preise schwanken von $1½ bis $5 für den Tag und von $5 bis $25 die Woche.

Ausrüstung. Fußgänger mögen sich in der S. xxx vorgeschlagenen einfachen Art ausrüsten und, besonders in höhern Lagen, auf Regen und Kälte vorbereitet sein. Im Juli und August ist jedoch die Temperatur in den Thälern sehr warm und leichte Kleidung genügt. In den größern Hotels ist häufiger Wechsel der Toilette üblich, doch brauchen sich einfache Touristen hieran nicht zu kehren.

Führer wird man in den White Mts. selten brauchen, da fast alle Wege markiert und leicht zu finden sind. Für Ausflüge in den abgelegeneren Strichen sind solche jedoch unentbehrlich ($2-3 täglich). *C. E. Lowe* und *Hubbard Hunt*, von Randolph Hill (S. 110), sind zuverlässige Führer für die Hauptkette ($3-4). In den Wäldern kann ein Taschenkompaß gute Dienste leisten. — Wagen („Buckboards" etc.) sind an allen Hauptpunkten zu haben (Hotelwagen teuer).

Litteratur. Das vollständigste Reisebuch für die White Mts. ist das von *M. F. Sweetser* (Houghton, Mifflin & Co.; $1½). *Chisholm's White Mt. Guidebook* (25 c.) ist von demselben Verfasser. Vgl. *Thomas Starr King's* „White Hills", *S. A. Drake's* „Heart of the White Mts.", und *J. H. Ward's* „White Mts."

Der Appalachian Mountain Club (9 Park Str., Boston), 1876 gegründet (800 Mitglieder), hat für die Erschließung der White Mts. durch Anlage von Wegen, Errichtung von Handweisern und Herausgabe von Karten viel gethan. Seine Vierteljahrsschrift *Appalachia* enthält viel wertvolles Material. Aufnahmegebühr $ 5, Jahresbeitrag $ 3.

Die **White Mountains** bilden den mittlern Teil des atlantischen Gebirgssystems, das sich von der Halbinsel Gaspé bis zu den Carolinas erstreckt. Im gewöhnlichen Sinne bedecken sie ein Gebiet von c. 1300 Sq.-M. im Staate New Hampshire, vom Androscoggin und obern Ammonoosuc im N. bis zum Fuß der Sandwich Range im S. (30 M.), und von der Grenze von Maine im O. bis zum Thal des Connecticut im W. (45 M.). Die höhern Berge erheben sich auf einem Plateau von etwa 450-480 Meereshöhe und erreichen eine Gipfelhöhe von 1500-1800m. Sie scheiden sich in zwei Hauptgruppen, die eigentlichen White Mts. im O. und die Franconia Mts. im W. Im ursprünglichen und engsten Sinne gebührt der Name White Mts. nur der *Great* oder *Presidential Range*, die sich in einer Länge von ungefähr 13 M. vom Mt. Madison n.ö. bis zum Mt. Webster s.w. hinzieht und im *Mt. Washington* (1918m), dem höchsten Punkte in O. des Felsengebirges und im N. von Nord-Carolina gipfelt. Die White Mts. bestehen größtenteils aus Granit, überlagert von Glimmerschiefer. Sie bieten eine Fülle anziehender und malerischer Landschaften und werden jetzt im Sommer von vielen tausend Fremden besucht. Der erste weiße Besucher war angeblich Darby Field 1642.

a. North Conway.

North Conway (158m; **Kearsarge Ho.*, $3-4; *Sunset Pavilion*, *McMillan Ho.*, $ 3; *North Conway Ho.*, $ 2; zahlreiche Boarding Houses), auf einer niedern Terrasse oberhalb der „Intervales"

des vielgewundenen *Saco* reizend gelegen, ist ein beliebter Aufenthalt für solche, die die sanfteren Schönheiten des Thals mit Ausflügen in die Berge verbinden wollen. W. erhebt sich *Moat Mt.*, ö. die *Green Hills*, n. ö. *Mt. Kearsarge* und *Hurricane Mt.*, während w. und n.w. der ferne Mt. Washington und andre Gipfel das Bild abschließen. 1½ M. n. das hübsche Dörfchen *Intervale* (167m; *Intervale Ho., $ 3; Bellevue, $ 2; Eisenbahn-Station, s. S. 96), und am Fuß des Mt. Kearsarge (s. oben), 1 M. n.w., *Kearsarge Village* (The Ridge, $ 2-2½; Merrill Ho., $ 1½).

Nach Echo Lake und den Ledges, 2-2½ M. Vom Kearsarge Hotel folgt man der Straße n. zum (7 Min.) *Sunset Pavilion*, hier r. unter der Bahn hindurch und auf einer (7 Min.) gedeckten Brücke über den Saco, bald darauf über einen zweiten Wasserlauf. Nach 8 Min., bei einem Bach, teilt sich der Weg, l. zum Echo Lake, r. zur Cathedral (s. unten). Wir folgen dem erstern, bei dem (12 Min.) Kreuzweg geradeaus, zum (3 Min.) *Echo Lake (792m), einem kleinen See am Fuß der steilen *White Horse Ledge* (so benannt nach einem pferdeähnlichen weißen Fleck), einer der bis 270m hohen *Ledges* oder Klippen, in denen Moat Mt. hier ausläuft. Dem Seeufer in n. Richtung folgend (die r. zurückführenden Wege vermeiden), erreicht man nach 7 Min. einen l. in den Wald führenden Pfad, der zuletzt auf einen (8 Min.) Fahrweg mündet. Auf diesem in gleicher Richtung weiter, an einem Steinbruch vorbei, hinter dem eine kl. Hütte mit Erfr. und der *Devil's Den*, unter einer überhängenden Felsplatte. Ein steiniger Pfad windet sich am Felsen hinan zur (3 Min.) *Cathedral*, einer 18m h. und 12m tiefen Felshöhle, 30m über dem Fluß (Aussicht). Man kehrt nun zu der Stelle zurück, wo man den Wald verließ, und folgt dem Wege l.; auf der (6 Min.) Landstraße, bei einem weißen Farmhaus, r., zurück zu der (10 Min.) Brücke, wo der Weg nach Echo Lake l. abging (s. oben). — Wendet man sich sobald man die Landstraße erreicht l. und folgt ihr ¼ St., so erreicht man einen Handweiser nach *Diana's Baths.*

Nach Artists' Falls, 1¾ M. Vom Kearsarge Hotel an der Maine Central Station vorbei südl. zur (10 Min.) Brücke über *Artists' Brook;* dann l. der Straße nach über eine zweite Brücke zum (12 Min.) *North Conway Keeley Institute* (früher *Artists' Falls Hotel*). R. führt ein Pfad zum (5 Min.) *Forest Glen Mineral Spring* (alkalisch). Nach den Fällen schlägt man der Quelle gegenüber den r. abzweigenden Pfad ein; nach 5-6 Min. hört man ihr Rauschen (Besuch nur nach Regenwetter lohnend).

Auf den Mt. Kearsarge (5-6 St. hin und zurück). Vom Kearsarge Hotel in n. Richtung ausgehend, schlägt man die zweite r. abzweigende Straße ein (Handweiser), kreuzt die Bahn und wendet sich l. durch *Kearsarge Village* bis zu einem (1¼ M.) Kirchlein; hier r. zu einem (⅓ M.) *Farmhaus* (Wagen bis hierher die Person 50c.; Pferd von hier zum Gipfel $ 2; Führer, unnötig, $ 2). Der Pfad (bis zur Spitze 1¾-2¼ St.), anfangs steil und steinig, dann bequemer, zuletzt wieder steil, führt hinter dem Farmhaus durch das Feld und tritt nach 8 Min. in den Wald. Nach 25 Min. führt ein Pfad r. zurück nach *Prospect Ledge* (Aussicht auf Saco-Thal, Moat Mt. etc.). 10 Min. aufwärts an einer kl. Quelle (r.) vorbei; 10 Min. weiter tritt man aus dem Walde und erreicht die felsigen „Ledges", wo man bald etwas r. einen kl. Steinmann erblickt. Von hier an läßt sich der Weg nicht gut beschreiben, aber den Fußspuren folgend und auf die „Cairns" (Steinmänner) achtend, erreicht man den Gipfel in c. 1 St. (zuerst r. halten, dann l. herum zur W.-Seite des Gipfels). Die prächtige Rundsicht von *Mt. Kearsarge, *Kiarsarge* oder *Pequawket* (996m; oben Erfr.-Hütte) umfaßt das Saco-Thal im S. und W.; Mt. Chocorua und den kahlen Rücken von Moat Mt. im W.; Mt. Moosilauke (S. 104; in der Ferne), Mt. Hancock, Mt. Carigain und Mt. Lafayette im W. und WNW.; die meisten Hauptgipfel der White Mts., darunter großartig der Mt. Washington, im NW., die Wildcat und Carter Mts. mit dem Carter Notch dazwischen, im N.; mehrere Seen und Teiche, darunter Lake Sebago, im O. und

S.O. Der andre Mt. Kearsarge (S. 102), 10 M. entfernt, ist l. vom Chocorua sichtbar. Den Abstieg kann man nach Bartlett (S. 96) nehmen. Beim Abstieg nach Conway ist bei dem Wege über die Ledges Vorsicht anzuraten. Im Walde halte man sich r., möglichst direkt bergab.

Moat Mountain (n. Gipfel, 980m) ist von North Conway in 3-4 St. zu ersteigen; der Pfad (Handweiser und Cairns) beginnt bei (3 M.) *Diana's Baths* (s. oben). — *Middle Mt.* (457m), gleichfalls mit schöner Aussicht, ist in 1 St. auf einem beim Glen Forest Mineral Spring beginnenden Pfade zu ersteigen. Auch der anstoßende *Peaked Mt.* (1 St.) und *Sunset Hill* (260m), ein Ausläufer von *Hurricane Mt.*, sind leicht zu erreichen.

Beliebte Spazierfahrten von North Conway sind „*Around the Square*" (5 M.), der „*Dundee Drive*" (12 M.) und nach *Jackson Falls* (9 M.; s. unten). Die Entfernung durch den *White Mountain Notch* (S. 111) nach dem *Crawford House* (S. 110) beträgt 26 M.

Coaches gehen regelmäßig von N. Conway nach (9 M.) *Jackson* (s. unten) und dem (20 M.) *Glen House* (s. unten), an *Glen Station* (S. 96) vorbei.

b. Jackson und das Glen House.

Jackson (231m; *Wentworth Hall*, *Arden Ho.* und *Thorn Mt. Ho.*, \$4-5; *Gray's Inn*, \$2-3; *Jackson Falls Ho.*, \$2$^1/_2$-3; *Glen Ellis Ho.*, \$2$^1/_2$; Boarding Houses) ist ein Dörfchen am Fuß des *Iron Mt.* (835m) und *Thorn Mt.* (700m). Unweit der Hotels am *Wildcat River* die hübschen *Jackson-Fälle.* Ergiebiger Forellenfang.

Ausflüge nach *Goodrich Falls*, 1$^1/_2$ M. s. (nur nach Regen lohnend); das Thal des *Wildcat Brook* hinan zum (8 M.) *Carter Notch* (1012m), zwischen *Wildcat Mt.* (1325m) und dem *Carter Dome* (1480m); auf den (1 St.) *Thorn Mt.* (700m); nach (4$^1/_2$ M.) *Fernald Farm* (Aussicht auf Mt. Washington); nach den (3 M.) *Winneweta Falls* etc.

Coaches fahren nach (4 M.) *Glen Station* (S. 96), dem (11 M.) *Glen House* und (9 M.) *North Conway.* Wagen zum Gipfel des *Mt. Washington* jede Person \$6, incl. Wegezoll, hin und zurück \$7.

Die Straße von Jackson zum (11 M.) Glen House führt n. am *Ellis River* entlang durch den bewaldeten *Pinkham Notch* (615m), mit Aussicht l. auf die tiefen Schluchten des Mt. Washington. Ungefähr 4 M. von Jackson zweigt l. ab ein Pfad zu den (5 Min.) **Glen Ellis Falls* (21m h.), etwas weiter ein andrer (Handweiser) zur (8 Min.) **Crystal Cascade* (24m h.). Weiterhin führt r. ab ein steiler Fahrweg, der auf die (1$^1/_2$ M.) Fahrstraße von Glen House zum Mt. Washington (S. 116) mündet, 2 M. oberhalb des Zollhauses. 1$^1/_2$ M. weiter aufwärts geht r. ab der Weg (Handweiser) nach (5 Min.) *Thompson's Falls* und *Emerald Pool.*

Das ***Glen House** (496m; \$4$^1/_2$), ein großes Sommer-Hotel in schöner Lage am *Peabody River*, am NO.-Fuß des Mt. Washington, der mit den n. anschließenden Gipfeln des Mt. Clay, Jefferson, Adams und Madison einen großartigen Bergcircus bildet, ist ein gutes Standquartier für einige der schönsten Ausflüge in den White Mountains.

Hauptausflug ist die Besteigung des *Mt. Washington* (vgl. S. 116). — Kürzere Ausflüge nach der (3$^3/_4$ M.) *Crystal Cascade*, den (4$^1/_4$ M.) *Glen Ellis Falls*, den (2$^1/_4$ M.) *Thompson's Falls* und *Emerald Pool* (s. oben); nach *Garnet Pools*, am Peabody, $^3/_4$ M. n.; und nach den *Osgood Cascades*, 1$^1/_4$ M. n.w. Folgt man der Straße nach Gorham (s. unten) c. 2 M. weit und wendet sich jenseit der Brücke über den Peabody r., so erblickt man das Profil am *Imp Mount.*

Carter Dome (1480m), mit Führer in 4$^1/_2$-5$^1/_2$ St. zu besteigen (bis zum *Carter Notch* 3-4 St., von da zum Gipfel 1$^1/_2$ St.) ist ein trefflicher Aus-

sichtspunkt. Leichter und gleichfalls lohnend ist *Wildcat Mt.* (1325m; *Aussicht auf Mt. Washington). — Gute Fußgänger können den *Mt. Washington* (S. 115) über Mts. Madison, Adams, Jefferson und Clay in 9 St. mit Führer besteigen. Der Appalachian Club hat auch einen in den Fels gesprengten aussichtreichen Pfad längs der ganzen *Carter Range* zum (8 M.) *Mt. Moriah* (s. unten) angelegt. — **Tuckerman's Ravine* s. S. 117.

Die Straße vom Glen House nach Gorham (8 M.; Coach $1½) führt im Thal des Peabody abwärts und bietet zahlreiche hübsche Aussichten.

c. Gorham.

Gorham (274m; *Alpine House*, $2½-3½; *Eagle Ho.*, $2), das nördl. Eingangsthor der White Mts., ist ein am Zusammenfluß des *Androscoggin* und *Peabody* schön gelegenes Dorf (2000 Einw.), mit reizendem Blick auf Berg und Thal. S. öffnet sich das Peabody-Thal, mit Mt. Moriah und Mt. Carter s. ö.; n. ö. Mt. Hayes; n. w. die Pilot Mts. Die Gipfel der Presidential Range werden vom *Pine Mt.* (725m) verdeckt, der s.w. im Vordergrund aufsteigt, sind aber von andern Punkten in der Nähe gut zu überblicken. Zahlreiche hübsche Ausflüge lassen sich von hier unternehmen.

Ein guter Aussichtspunkt in unmittelbarer Nähe (¾ M. nördl.) ist die *Lary Farm.* — Lohnendster kürzerer Ausflug auf den **Mt. Hayes** (792m), 2 M. n.ö. Der bequeme gut markierte Weg beginnt am N.-Ende der Hängebrücke über den Androscoggin und steigt direkt durch Wald zum (½ St.) Sattel und (10 Min.) Gipfel. Die *Aussicht umfaßt (von l. nach r.) Mt. Moriah, Imp Mt. und Carter Mt. im S.; das Peabody Thal (Pinkham Notch), r. davon; im SW. Mt. Washington, den niedrigen Pine Mt., Mt. Madison und Mt. Adams; im W. Cherry Mt., Owl's Head und (weiter r.) Randolph Mt. und Mt. Starr King; im NW. die Pilot Mts., Deer Mt. und den Zwillingsgipfel der Percy Peaks.

Mt. Surprise (618m), ein Ausläufer des Mt. Moriah, s.ö. von Gorham, ist auf Waldweg in 2 St. zu besteigen (den Anfang des Weges lasse man sich zeigen). Trefflicher Blick auf die Presidential Range. — Ein wenig benutzter Pfad (nur mit Führer) führt von hier auf den (2-3 St.) *Mt. Moriah* (1239m; *Aussicht). — Guter Fahrweg nach *Randolph Hill* (518m; Randolph Hill Ho.), 5 M. w. von Gorham. — Stage-Coaches fahren täglich von Gorham durch das Peabody-Thal in 1½ St. ($1½) zum (8 M.) *Glen House* (S. 109).

Lohnende Spazierfahrten am S.-Ufer des Androscoggin bis (11 M. ö.) *Gilead Bridge*, zurück über *Lead Mine Bridge* (3½ M. von Gorham; *Aussicht) am N.-Ufer; n. auf dem „Milan Road" nach (6 M.) *Berlin Falls* (S. 95) und (14 M.) *Milan Corner;* und zum (37 M.) *Crawford House* (s. unten) und dem *White Mt. Notch* (S. 111) über (17 M.) *Jefferson Hill* auf dem „Cherry Mt. Road", das *White Mt. House* (S. 112) und *Fabyan House* (S. 112; prächtige Aussichten). Eine großartige Tour für geübte Bergsteiger ist die Besteigung des *Mt. Madison* (S. 117) und der Übergang von da über *Mts. Adams* und *Jefferson* auf den *Mt. Washington* (s. oben; 1-2 Tage, Führer nötig).

Gorham ist Station des Grand Trunk Railway von Portland nach Montreal (S. 95); eine neue Bahn von Gorham nach *Jefferson* und *Whitefield* (S. 105) ist im Bau.

d. Crawford House und der Notch.

Das ***Crawford House** (579m; tägl. $4½, wöchentlich $21-28), eins der beliebtesten Hotels in den White Mts., liegt isoliert auf einem kleinen Plateau 5 Min. oberhalb des N.-Endes des White Mt. Notch. Der kleine Teich vor dem Hause ist die Quelle des *Saco*, der nach S. durch den Notch nach Maine und dem Meere zufließt,

während der dicht dabei entspringende *Ammonoosuc* sich n. dem Connecticut zuwendet. Der Bahnhof (S. 97) ist unweit des Hotels. Im W. erhebt sich *Mt. Tom* (1243m), im O. *Mt. Clinton* (1320m), im Vordergrund zu beiden Seiten des Notch r. *Mt. Willard* und l. *Mt. Webster* (s. unten).

Die Eisenbahnfahrt durch den ***White Mountain Notch** (583m) ist S. 96 beschrieben und bietet im Vorbeifliegen einige der schönsten Blicke in die Schlucht. Straße und Fluß betreten den Notch durch ein 7,6m br. *Felsenthor* (r. oben ein Durchbruch für die Bahn). L. das *Elephant's Head*, ein Felsblock mit malerischer Aussicht. Verschiedene andre Felsen haben nach ihrer Ähnlichkeit mit menschlichen Gesichtern etc. Namen erhalten. 1/4 St. vom Crawford House stürzt l. die *Flume Cascade* in drei Absätzen 75m hoch herab; 5 Min. weiter die graziöse **Silver Cascade*, mit einer Gesamthöhe von 274m, wovon 90m von der Straße zu übersehen sind. Das *Willey House* (403m), ein kleines Whs. 3 M. vom Crawford Ho. und 90m unterhalb der Bahn, war im Aug. 1862 der Schauplatz eines entsetzlichen Unglücks. Die ganze Familie Willey, 9 Köpfe hoch, wurde, als sie aus dem Hause stürzte, um einem scheinbar direkt auf dasselbe zukommenden Bergsturz zu entgehen, von den Felsmassen zermalmt, während das Haus durch Ablenkung des Bergsturzes an einem Felsen unversehrt blieb. Der eigentliche Notch endet gleich unterhalb des Willey Ho., doch lohnt es die Wanderung oder Fahrt bis Bemis fortzusetzen, von wo man event. mit Eisenbahn zurückkehrt. Beim (1 1/2 M.) *Cow Avalanche Brook* (dem zweiten Bach unterhalb des Willey House) kann man, die Bahn kreuzend, r. zu den (1 3/4 M.) **Ripley* oder *Sylvan Glade Falls* (33m h.) und der (1 M.) *Sparkling Cascade* hinansteigen. Der Straße am Saco entlang weiter folgend, erreicht man (2 M.; 6 1/2 M. vom Crawford Ho.) den *Bemis Brook*, an welchem hinansteigend man die malerischen **Arethusa Falls* (53m) besuchen kann. Die Station *Bemis* (S. 96) ist 2 M. weiter abwärts. L. erheben sich hier die *Giant's Stairs* (1070m), *Mt. Resolution* (1047m) und *Mt. Crawford* (954m), r. *Mt. Nancy* (1202m).

Ausflüge vom Crawford House. — Hübsche Spaziergänge nach (3/4 M.) *Beecher's Falls* (Fußweg über die Bahn, dann am l. Bachufer durch Wald hinan), (3/4 M.) *Bugle Cliff*, (1/2 M.) *Red Bench* (Aussicht auf Mt. Washington) und dem (1 M.) *Shapleigh Path*. *Gibbs's Falls* (1/2 M.) erreicht man, indem man beim Austritt aus dem Hause sich r. wendet und am Bach entlang durch Wald hinansteigt.

**Mt. Willard* (783m), auf Fahrweg (unterhalb der Station über die Bahn) in 3/4 St. leicht zu besteigen, bietet einen prächtigen Blick auf den Notch (Nachmittagsbeleuchtung am schönsten). An der S.-Seite der *Devil's Den*, eine nur mit Seilen zugängliche Höhle. 1/4 St. unterhalb des Gipfels führt ein Pfad l. zum *Hitchcock Flume*, 106m lang und 15m hoch. — Besteigung des **Mt. Washington* s. S. 117. *Mts. Clinton, Pleasant, Franklin* und *Monroe* s. S. 117. — *Mt. Webster* (1198m) und *Mt. Jackson* (1242m) sind beschwerlich und wenig lohnend. Auch die Aussichten vom *Mt. Tom* (1243m) und *Mt. Field* (1327m) sind verwachsen. Lohnender ist der Blick vom *Mt. Willey* (1314m), in 2-3 St. auf gut markiertem Pfade zu ersteigen, der unweit südl. von *Moore's Brook Station* (3 1/4 M. vom Crawford Ho.) beginnt.

Zwischen Crawford House und Fabyan's senken sich Bahn und Straße um 100m (15⁰/₀₀).

e. Fabyan House, Twin Mt. House und Zealand.

Das *Fabyan House (478m; tägl. $ 4½, wöchentl. $ 21-25), ein großes und vielbesuchtes Hotel, auf dem *Giant's Grave*, einem angeschwemmten Hügel am Ammonoosuc, 4 M. n. vom Crawford House, am SW.-Fuß des *Mt. Deception* (1134m) schön gelegen, ist Ausgangspunkt der Bahn auf den Mt. Washington (S. 116).

Das *Mt. Pleasant House* ($ 3), ½ M. s.ö., und das alte *White Mt. House* ($ 2½), ¾ M. n.w. (Eisenbahn-Stationen, s. S. 97), sind kleinere und billigere Hotels, die gleichfalls Wagen zur Station Fabyan's senden.

Upper Ammonoosuc Falls, 3¼ M. Man kreuzt die Bahn vor dem Hotel und folgt der Straße r., an dem (¼ St., l.) *Denkmal E. A. Crawford's*, eines der ersten Ansiedler in den White Mts. vorbei. Die Fälle (9-1 m h.), mit ihren grauen Granitfelsen und grandiosem Gebirgsrahmen, sind sehr malerisch. — Die (1¼ M.) *Lower Ammonoosuc Falls*, beim White Mt. Ho., sind durch eine Sägemühle verdorben. Vom Fabyan Ho. führt ein Pfad zu einem Aussichtspunkt an dem südl. Ausläufer des *Mt. Deception* (s. oben).

Das **Twin Mountain House** (419m; $ 4; Eisenbahn-Station, s. S. 97) liegt freundlich am Ammonoosuc, ½ M. w. vom Fabyan House, steht diesem aber hinsichtlich der Aussicht nach. Gegenüber erheben sich *Mt. Hale* (1250m) und der *North Twin* (1488m), der den *South Twin* (1500m) verdeckt.

Der Weg auf den *North Twin Mt.* ist jetzt in gutem Zustand und mit Wegtafeln versehen (3-4 St.). Auch der Weiterweg von da auf den *South Twin* soll nicht schwierig sein.

Von **Zealand** (S. 97), 1 M. ö. vom Twin Mt. Ho., führt eine Holzabfuhrbahn (nicht für den Personenverkehr) nach (7 M.) *Zealand Pond* und (9 M.) *Thoreau Falls*, die in dem tiefen Thal zwischen Mt. Bond r. und Willey Mt. (S. 111) l. auf einer Strecke von ½ Meile 60m tief hinabstürzen. — Die Schmalspurbahn nach *Bethlehem* und dem *Profile House* (s. unten) beginnt gleichfalls in Zealand, von wo sie bis *Bethlehem Junction* der Hauptbahn parallel läuft.

f. Bethlehem und Maplewood.

Nach *Bethlehem* und *Maplewood*, Schmalspurbahn von *Bethlehem Junction*, die Reisende von O. her von *Zealand* ab benutzen können (vgl. S. 97).

Von *Bethlehem Junction* (s. oben) führt die Lokalbahn n.w. ansteigend nach —

2 M. **Maplewood**, Station für eine Anzahl Hotels und Sommervillen. Das *Maplewood Ho.* (444m; $ 4½; 500 Betten), eins der schönsten und elegantesten Hotels in den White Mts., bietet eine prächtige Fernsicht auf Mt. Washington; daneben eine Dependance, die *Maplewood Cottage* (tägl. $ 2½, wöchentlich von $ 10 an). Häufige Omnibusverbindung mit Bethlehem (10 c.). *Mt. Agassiz* (s. unten; 2 M.) ist auf einem hinter dem Maplewood Hotel beginnenden Wege zu besteigen, der durch Wald an einem (1 M.) Aussichtsturm vorbei berganführt. Die Ausflüge in die Umgegend sind von hier ebensogut zu machen wie von Bethlehem.

Bethlehem (445m; *Sinclair Ho.*, $ 3½; *Mt. Agassiz Ho.*, $ 2;

Highland Ho., \$ $2^1/_2$; *Alpine Ho.*, gelobt, \$ 2-$2^1/_2$; *Ranlet Ho.*, \$ 3; *Turner Ho.*, \$ 2), mit 1000 Einw., in hoher frischer Lage, wird jährlich von 10-15000 Sommergästen besucht. Prächtige Aussichten auf die White Mts. und im W. auf die Green Mts.

Mt. Agassiz (731m), hinter dem Dorf, ist in $^3/_4$-1 St. zu ersteigen. Man folgt dem Fahrweg südl. vom Sinclair Ho. bis zu einem (25 Min.) Hause, an dem eine Tafel betr. des Zolls für Mt. Agassiz (25 c., nur bei Besteigung des Aussichtsturms zu bezahlen). Hier wendet man sich l. und erreicht durch Wald in 25 Min. den Gipfel, mit Aussichtsturm (Orientierungstafeln). Den Abstieg kann man direkt nach Maplewood nehmen (gegen Abend nicht ratsam, da der „Trail" durch den Wald leicht zu verfehlen ist). — Auch *Cruft's Ledge*, 2 M. ö., und *Wallace Hill*, $3^1/_4$ M. w., sind gute Aussichtspunkte. — Lohnende Spazierfahrten: *Cherry Valley Drive* (5 M.), *Around the Heater* (6 M., Aussichten auf Franconia Mts.), zum (7 M.) *Twin Mt. Ho.*, auf den ($7^1/_2$ M.) *Sugar Hill*, zum (10 M.) *Profile House* (auch Eisenbahn, s. unten), nach (15 M.) *Jefferson Hill* und (17 M.) *Crawford House*. Der Gipfel des *Mt. Washington* ist per Bahn über Fabyan's in 2-$2^1/_2$ St. zu erreichen.

g. Franconia Mts. Profile House.

Die **Franconia Mountains**, ein Teil der White Mts. (S. 107) im weitern Sinne, sind eine kleine Berggruppe zwischen den Twin Mts. im O. und der Pemigewasset-Kette im W. Der scharf umrissene *Mt. Lafayette* (s. unten) ist ihr höchster Gipfel und *Profile House* ihr touristischer Mittelpunkt. Die meisten Franconia Berge sind dicht bewaldet.

Das *Profile House* erreicht man von Bethlehem auf einer 10 M. l. Schmalspurbahn, die durch Wald führt und wenig Aussicht bietet. Unweit der Endstation liegt r. *Echo Lake*. — Route nach dem Profile House von *Plymouth*, durch das *Pemigewasset-Thal*, s. S. 104.

Das **Profile House** (600m; \$4-5), das größte Hotel der Weißen Berge, liegt mit den zugehörigen Cottages am N.-Ende des Franconia Notch (s. unten), am NW.-Fuß des Mt. Lafayette.

10 Min. n. vom Hotel, r. (ö.) der Straße, der hübsche kleine ***Echo Lake**, mit schönem Echo (dem Hornbläser kl. Trkg.; Rundfahrt auf der Dampfschaluppe 1-5 Pers. 75 c., jede weitere Pers. 15 c.). Am untern Ende des Sees *Artists' Bluff*, mit schöner Aussicht. — Ö., 447m über dem Hotel, die schroffe, merkwürdig geformte *Eagle Cliff*. — **Profile Mt.** oder **Mt. Cannon** (1251m), der Eagle Cliff gegenüber, ist in 2-$2^1/_2$ St. auf einem ziemlich steilen Pfade zu besteigen, der südl. vom Hotel beginnt und zuerst durch Wald, dann über Felsstufen hinanführt. Schöner Blick auf Mt. Lafayette. Ö. etwas unterhalb des Gipfels liegt der *Cannon Rock*. Die *Profile Ledges*, zu denen man von oben hinabklettern kann (kein Pfad), bieten eine der schönsten Aussichten. — **Bald Mt.** (704m), n. von Echo Lake, ist in $^1/_4$ St. auf einem Karrenweg leicht zu ersteigen, der 1 M. n. vom Hotel von der Straße rechts abzweigt. (Nachm.-Beleuchtung günstig). — ***Mt. Lafayette** (1585m) ist in $2^1/_2$-$3^1/_2$ St. auf steilem Reitweg zu ersteigen, der vor dem Hotel von der Straße l. abzweigt und die S.-Seite der Eagle Cliff umzieht (bis *Eagle Lakes* $1^1/_4$-$1^3/_4$ St.; von da zum Gipfel ebensoweit). Der scharfe pyramidenförmige Gipfel beherrscht eine prächtige *Aussicht besonders auf das Pemigewasset-Thal im S., das Connecticut-Thal und die Green Mts. im W. und den nahen Mt. Garfield und die Presidential Range im NO.

Die meisten Ausflüge vom Flume Ho. können mit etwas mehr Zeitaufwand auch vom Profile Ho. unternommen werden.

Der ***Franconia Notch** ist eine enge waldige Schlucht, 5 M. lang, vom *Pemigewasset River* durchströmt und von den Franconia Mts.

ö. und der Pemigewasset Range w. eingeschlossen. Die Meereshöhe beträgt an 600m, die angrenzenden Berge erheben sich noch 450-900m höher. Omnibus fahren häufig durch den Notch nach dem (5 M.) *Flume House* und von da nach (5 M.) *North Woodstock* (S. 104).

Vom Profile House in den Notch eintretend, erreicht man bald eine Tafel an der Straße, die r. nach dem besten Blick auf das **Profile* oder den *Old Man of the Mountain* hinweist, ein seltsames, durch drei vortretende Klippen gebildetes Naturspiel, 365m oberhalb der Straße am Cannon oder Profile Mt. Unten, r. von der Straße 1/2 M. vom Hotel, der *Profile Lake.* Die Straße führt meist durch Wald und bietet keine Aussicht. 2 1/2 M. vom Hotel zweigt r. ab ein Saumweg zum (1 1/4 M.) *Lonesome Lake*, am Cannon Mt., 300m über der Straße. L., 1/2 M. weiter, zeigt ein Handweiser nach (1/2 M.) *Walker's Falls* und dem (1 M.) *Cataract*, in der *White Cross Ravine*, am Fuß des *Mt. Lincoln* (1553m), südl. vom Mt. Lafayette. — R., 1 M. weiter, das *Basin*, ein kleiner Teich an der Straße, wo die Phantasie die Form eines menschlichen Fußes und Beins in den Felsen erblicken will. Ein kleiner hier mündender Bach bildet 3/4 M. aufwärts die *Tunnel Falls.*

5 M. Das ***Flume House** (435m; $3 1/2), am S.-Ende des Franconia Notch, ist kleiner, ruhiger und billiger als das Profile House. Es liegt am Fuß des *Mt. Pemigewasset*, gegenüber von *Mt. Liberty* und *Mt. Flume.*

Ein Handweiser vor dem Hotel zeigt den Weg zum (3/4 M.) *Flume, einer malerischen Felsschlucht, 215m lang, 3-6m br. und 18-20m tief, von einem tosenden Bergstrom durchflossen, über den der Pfad mittels hölzerner Galerieen und Brücken hingeführt ist (wasserdichter Überzieher ratsam). Im engsten Teil der Schlucht hing früher ein mächtiger Felsblock, der 1883 durch einen Bergsturz fortgerissen wurde. — Ein andrer Handweiser vor dem Hotel zeigt zum (1/2 M.) **Pool*, einem 45m br. und 12m tiefen Kessel, von 50m h. Felsen umschlossen. — 1 M. südl. vom Hotel führt bei einem Farmhause (Wegweiser angenehm) ein Pfad von der Straße r. ab zu den schönen (2 M.) **Georgianna* oder *Harvard Falls* (zwei 24m h. Fälle). *Mt. Liberty* (1363m), mit lohnender Aussicht, ist in 3-4 St. (hinab 2-3 St.) auf einem vom Appalachian Mt. Club angelegten Pfade am Pool und *Langton's Falls* vorbei zu ersteigen. Dieser Pfad führt weiter zum (2 M.) Gipfel des *Mt. Haystack.* — Ein für Geübte nicht schwieriger Pfad führt vom Mt. Liberty zum *Mt. Lafayette* (S. 113). — *Mt. Flume* (1322m) ist gleichfalls beschwerlich aber lohnend. Leichter (steiler Reitweg in 1/2-3/4 St.) ist *Mt. Pemigewasset* (780m).

Franconia (280m; *Forest Hills*, $3 1/2; *Elmwood*, $2 1/2, u. a.), am *Gale River*, 6 M. s. von Littleton (S. 105; Coaches täglich), 4 M. s.w. von Bethlehem und 4 M. n.ö. vom Profile House, wird im Sommer viel besucht und ist ein guter Standort für Ausflüge in die Franconia Mts. etc. — **Sugar Hill** (410m; *Sunset Hill Ho.*, $3; *Goodnow*, $2 1/2; *Hotel Look Off* u. a.), 2 1/2 M. s.w. von Franconia, ist tägl. mit Coach von (7 M.) *Lisbon* (S. 105) zu erreichen. Die Aussicht von dem Hügel (542m), nach dem das Dorf benannt ist, ist eine der schönsten in den White Mts.

h. Jefferson Hill.

Jefferson Hill (438m; *Waumbeck*, $2 1/2-4; *Plaisted Ho.*, *Starr King Mt. Ho.*, *Jefferson Hill Ho.*, $2 1/2-3; *Stalbird Ho.*, *Grand View Ho.*, $2), an einem Ausläufer des *Mt. Starr King* über dem *Israel*

River gelegen, ist Station des Concord & Montreal R. R. und liegt c. 2 M. von Jefferson Station an der Maine Central Linie (S. 97; Hotel-Omnibus an der Bahn), 12 M. n. von Fabyan's (S. 112) und 17 M. w. von Gorham (S. 110). Es bietet vielleicht die schönste Gesamtansicht der White Mts.

Mt. Starr King (1228m), der südlichste Gipfel der *Pilot Mts.*, ist vom Waumbeck Ho. auf gut markiertem Wege in 1½-2 St. zu besteigen. Die *Aussicht umfaßt die White Mts., Franconia Mts., Green Mts., das Thal des Connecticut, und im N. die Pilot Mts. — **Owl's Head** (996m), mit lohnender Aussicht, wird in der Regel von *King's Farm*, 6 M. von Jefferson Hill, von der W.-Seite her bestiegen (1½ St.; Trkg.). — 5 M. s.ö. von Jefferson Hill, an der Straße nach Gorham, liegt das *Mt. Adams House* ($ 2), 3½ M. jenseit dessen „Lowe's Path" auf den **Mt. Adams** (1774m) beginnt (2½-3½ St.; vom Gipfel prächtige Aussicht, s. S. 117). Ein von Lowe's Path abzweigender Pfad steigt durch *King's Ravine* hinan. — Schöne Aussicht auch von *Bray Hill*, 6 M. s.w. von Jefferson Hill.

Die *Wagenfahrt von Jefferson Hill nach (17 M.) *Gorham* (S. 110) oder dem (19 M.) *Glen House* bietet eine herrliche freie Aussicht auf die N.-Seite der Presidential Range; auch die Fahrt nach (16 M.) *Crawford House* (S. 110) ist schön. Andre lohnende Fahrten sind die Rundtouren über *Stag Hollow* und den *Valley Road* (9 M.), und über *Blair's Mills*, den *Valley Road* und *Cherry Mt. Road* (18 M.). *Lancaster* (S. 97) liegt 7 M. w.n.w.

i. Mount Washington.

***Mount Washington** (1917m), der höchste Berg in den Vereinigten Staaten ö. vom Felsengebirge und n. von Nord-Carolina, ist seines Ranges als Beherrscher der Weißen Berge nicht nur wegen seiner Höhe würdig, sondern auch wegen seiner grandiosen Gestalt. Gegen N. und O. stürzt er in jähen Wänden ab und ist von tiefen Schluchten durchfurcht. Vgl. *W. H. Pickering's* „Walking Guide to the Mt. Washington Range".

Die Gebäudegruppe auf dem Gipfel besteht aus dem **Summit House**, einem guten Hotel ($ 5 täglich, Mahlzeit oder Bett $ 1½); einer *U. S. Signal Service Station;* einem Aussichtsturm (kl. Trkg.); der Druckerei von „*Among the Clouds*", einer im Sommer hier täglich erscheinenden Zeitung; dem alten *Tip-Top House* (nicht mehr benutzt); Ställen, Maschinenhaus etc. Der Berg wird jährlich von c. 10000 Personen besucht. Warme Kleidung unerläßlich, da selbst im hohen Sommer die Temperatur in dieser Höhe sehr kühl ist (8-0° R.). Im Winter sinkt die Temperatur zuweilen bis — 40° R. Ein starkes elektrisches Licht, das auf dem Mt. Washington 1892 angebracht wurde, ist 100 M. im Umkreise sichtbar.

Botanikern bietet der Mt. Washington reiche Ausbeute; die Flora des Gipfels nähert sich der des Polarkreises. Die größten Seltenheiten finden sich im „*Alpine Garden*", einer Terrasse ö. unterhalb des Kegels.

Die gewöhnlichen Ausgangspunkte für die Besteigung des Mt. Washington sind das Fabyan House, das Crawford Ho. und das Glen Ho. (s. unten), während der Weg über die Northern Peaks (S. 117) geübten Bergsteigern zu empfehlen ist. Man benutze für den Auf- und Abstieg verschiedene Routen. Am schönsten sind die Wege vom Glen Ho. (S. 109). Rüstige Wanderer können in einem Tage vom Crawford House hinauf- und zum Glen Ho. hinabgehen.

Die **Aussicht von Mt. Washington ist eine der schönsten und umfangreichsten in den östlichen Staaten, namentlich bei Sonnenauf- oder Untergang; doch ist der Gipfel oft tagelang in Nebel und Wolken gehüllt. Die Luftspiegelungen sind manchmal sehr merkwürdig.

Aussicht. Im N. jenseit des „Great Gulf" erheben sich Mts. Clay, Jefferson, Adams und Madison; etwas weiter r. Mt. Hayes, das Andro-

scoggin-Thal und Mt. Moriah. Gorham wird vom Pine Mt. verdeckt. Im NO. ragt über dem tiefen Thal, in welchem Glen House liegt, Mt. Carter hervor, an den sich r. Carter Dome, Carter Notch und Mt. Wildcat anreihen; weiter zurück die Rangeley-Seen und -Berge an der canadischen Grenze. Im O. erblickt man Baldface, Mt. Pleasant mit seinem Hotel und die andern niedrigern Gipfel im Staate Maine. Im SO. der pyramidenförmige Mt. Kearsarge und andre Berge bei North Conway, mit dem zum Saco fließenden Ellis River. Gerade zu Füßen liegt Tuckerman's Ravine. Auch Lake Sebago ist sichtbar, sowie an hellen Tagen Portland und das Meer. Im S. liegen Lakes Ossipee und Winnepesaukee, dazwischen Mt. Chocorua, und weiter vorn die Giant's Stairs und Mt. Webster über dem White Mt. Notch. Der hier sichtbare Bach ist der Mt. Washington River. Auf der andern (SW.) Seite des Notch erheben sich Mts. Nancy, Carrigain, Willey und Field (vorn), während Mt. Moosilauke etwas weiter r. am Horizont erscheint. Unterhalb des Mt. Monroe im s.w. Vordergrund liegen die Lakes of the Clouds. Im WSW. die Franconia Mts. mit dem schöngeformten Mt. Lafayette; dann gerade im W. das Thal des Ammonoosuc mit dem Fabyan House, dahinter die Green Mts. und in der Ferne die Adirondacks. Im NW. Cherry Pond, Jefferson Hill und der Israel River, mit Mt. Starr King und den hellfarbigen Percy Peaks in der Ferne. Die fernsten, nur bei ausnahmsweise hellem Wetter sichtbaren Punkte sind angeblich Mt. Belœil (S. 101), 135 M. n.w.; Mt. Wachusett (S. 99), 126 M., und Mt. Monadnock (S. 99), 104 M. s.w.; und Mt. Whiteface, 103 M. n.w.

Eisenbahnfahrt auf den Mt. Washington. Eine Zweigbahn führt vom Fabyan House (S. 112) nach (6 M.) *Marshfield* oder *Ammonoosuc Station* (813m; Marshfield Ho.), dem Ausgangspunkt des **Mt. Washington Railway,** einer 1866-69 erbauten Zahnradbahn, die an der W.-Seite des Berges emporführt. Die Fahrt dauert bis zum Gipfel (3¹/₁₀ M.) 1¹/₂ St. (Fahrpreis $3, hin und zurück $4); die Durchschnitts-Steigung ist 1:4, Maximal-Steigung 1:2²/₃. Die Fahrten beginnen im Juli; täglich fahren zwei oder mehr Züge. Diese Route ist die weitaus gebräuchlichste.

Die Bahn führt durch Wald steil bergan. ³/₄ M. *Cold Spring.* Jenseit (1 M.) *Waumbeck Junction* (1192m; Wasserstation) lichtet sich der Wald. Bei *Jacob's Ladder* (1667m; Teich), einem langen „Trestle" Viadukt (in der Mitte 9m h.), ist die Steigung am steilsten. Man überschreitet nun die Baumgrenze und die Aussicht entfaltet sich nach und nach. L. die Höcker des *Mt. Clay*, mit dem „Great Gulf" unterhalb und den Gipfeln des Mt. Jefferson und Adams darüber. Vom (2¹/₄ M.) *Gulf Tank* (1768m) bis zum Gipfel ist der Anstieg weniger steil. Man erblickt den Fahrweg l. und kommt an der Stelle (Denkmal) vorbei, wo Miss Bourne 1855 vor Erschöpfung starb. 3 M. *Summit House* (s. oben).

Besteigung vom Glen House (S. 109). Eine treffliche Fahrstraße (Durchschnitts-Steigung 1:8) führt vom Glen House zum (8¹/₂ M.) *Summit House;* Bergwagen 2mal tägl. in 3 St., hin und zurück $5 incl. Wegezoll. Wegezoll für Fußgänger 17c. — Fußgänger können vom Glen Ho. auch durch *Tuckerman's Ravine* in 4¹/₂-6 St. den Gipfel erreichen.

a. Fahrweg. Die Straße steigt zuerst steil durch Wald und vereinigt sich nach 2 M. mit der S. 109 erwähnten neuen Straße. 3¹/₂ M. *Halfway House* (1170m). Bei der (4 M.) *Ledge* überschreitet man die Baumzone und es öffnet sich ein schöner Blick in den „Great Gulf", mit den Gipfeln der Presidential Range dahinter. Die Straße steigt nun weniger steil am Rande des Great Gulf, wendet sich weiterhin scharf l. (SSO.) und umzieht einen Vorsprung, indem sie weiter aufwärts nochmals eine Schleife nach r. macht („Cape Horn"). Der letzte Anstieg den Kegel hinan ist steil.

b. Zu Fuss durch Tuckerman's Ravine (4¹/₂-6 St.; beschwerlich, aber

Führer für Geübte unnötig). Man erreicht die Schlucht entweder auf einem vom Appalachian Club angelegten Fußpfade von der *Crystal Cascade* (3/4 M. vom Glen Ho.; s. S. 109), oder auf einem Pfade, der 2 M. vom Glen Ho. von der Straße zum Mt. Washington r. abzweigt (Handweiser) und nach 2 M. in den Crystal Cascade-Weg mündet.

***Tuckerman's Ravine** ist eine gewaltige Schlucht an der SO.-Seite des Mt. Washington, eingeschlossen von mächtigen 300m h. Felsmauern. Von der Crystal Cascade dem Appalachian Pfade folgend, erreicht man durch Wald den (1 1/2 M.) *Hermit Lake*, in schöner Umgebung. Von hier 1/2-3/4 St. beschwerlichen Steigens zum **Snow Arch*, in der eigentlichen Schlucht, wo der Bach unter den im Winter angehäuften Schneemassen hindurchfließt. Der Bogen ist in der Regel bis zum August vorhanden. Vom Snow Arch ist der Gipfel in 1-1 1/2 St. steilen Steigens zu erreichen (der Weg durch weiße Farbenstriche an den Felsen markiert). Tuckerman's Ravine wird häufig als Ausflug vom Summit Ho. besucht (hin und zurück 3 St.); der Abstieg zum Glen House erfordert 3-3 1/2 St.

Besteigung vom Crawford House (4-6 St.; Führer bei gutem Wetter unnötig). Der Weg ist gut markiert und bietet treffliche Aussichten.

Der Weg beginnt ö. vom Crawford House und steigt durch Wald an der W.-Seite des Mt. Clinton hinan (l. der Weg nach Gibbs's Falls, S. 111). In 1 1/2-2 St. erreicht man den Gipfel des **Mt. Clinton** (1320m; Aussicht), wo man den schlimmsten Teil des Weges hinter sich hat. Der Pfad führt nun in n.ö. Richtung an einem Sattel entlang, senkt sich c. 80m und steigt wieder bergan. Der gewöhnliche Weg führt r. über die s.ö. Schulter des **Mt. Pleasant** (1456m); ein weniger deutlicher Pfad l. steigt direkt zum (3/4-1 St.) Gipfel (*Aussicht), wo der Fußweg vom Fabyan Ho. (S. 112) einmündet. Man steigt nun in der nämlichen Richtung zum *Red Pond* hinab, auf dem Plateau (1340m) zwischen Mt. Pleasant und Mt. Franklin. R., jenseit des Teichs, liegt *Oakes Gulf* (1190m; bei nebligem Wetter Vorsicht nötig). **Mt. Franklin** (1528m), von Mt. Pleasant in 1/2 St. zu erreichen, ist gleichfalls ein trefflicher Aussichtspunkt. Weiter in ziemlich gleicher Höhe an einem Sattel entlang, dann um den S.-Gipfel des Mt. Monroe herum nach N.; ö. *Bott's Spur*, l. die kleinen *Lakes of the Clouds* (1550m). 3/4-1 St. **Mt. Monroe** (1645m), mit einem Umweg von 1/2 St. zu erreichen, bietet eine der besten Aussichten auf den nahen Mt. Washington. Der Weg führt durch die Einsenkung (1554m) zwischen Mt. Monroe und Mt. Washington und steigt über die Felsen an der S.-Seite des letztern, zuletzt steil, zum (1-1 1/2 St.) Gipfel des *Mt. Washington* (S. 115).

Davis Path (6-8 St.), vom Crawford House zwischen *Mts. Crawford* und *Resolution* und über die *Giant's Stairs* ansteigend, wird wenig mehr benutzt und ist ohne Führer kaum zu finden.

Besteigung vom Fabyan House (4 3/4-5 1/2 St.).

Dieser Weg führt halbwegs zwischen dem Fabyan Ho. und der Bahn-Station von der Eisenbahn (S. 97) r. ab, folgt eine Zeitlang einem alten Holzwege und steigt an der W.-Seite des *Mt. Pleasant* hinan, auf dessen Gipfel (1 1/2-2 St.) er mit dem Wege vom Crawford Ho. (s. oben) zusammentrifft.

Route über die Nordgipfel (1-1 1/2 Tag, mit Führer).

Die Wanderung über Mts. Madison, Adams, Jefferson und Clay zum Gipfel des Mt. Washington ist eine schöne aber beschwerliche Bergtour, nur Geübten mit zuverlässigen Führern anzuraten. Man kann die Tour zur Not in einem langen Tagesmarsch ausführen, besser aber in zwei Tagen, mit Übernachten in der *Madison Spring Hut* des Appalachian Mountain Club (1490m; Benutzung frei). Die Aussichten sind großartig. **Mt. Madison** (1640m) ist vom Glen Ho. auf etwas verwachsenem Wege in 3-4 St. zu ersteigen, oder auch von der N.-Seite auf einem beim Ravine Ho., 6 1/2 M. w. von Gorham beginnenden Pfade (S. 110). Beim Übergang vom Mt. Madison zum Mt. Adams steigt man c. 140m tief hinab; hier liegt *Madison Spring Hut*, beim *Star Lake*. **Mt. Adams** (1774m) ist auch auf dem S. 115

gen. „Lowe's Path" zu ersteigen. *Storm Lake* (1505m) liegt in der Einsenkung zwischen Mt. Adams und **Mt.** Jefferson (1743m; *Aussicht auf Mt. Washington). Zwischen Mt. Jefferson und **Mt. Clay** (1692m) steigt man 214m, zwischen Mt. Clay und Mt. Washington (s. oben) 286m tief hinab.

15. Von Boston nach Albany.

Vgl. Karte S. 54.

a. Boston & Albany Railroad.

200 M. Eisenbahn in 5¾-7½ St. (Fahrpreis $ 4½). Bis (38 M.) *Saratoga* noch 1¼ St. mehr. Durchgehende Züge auf dieser Route nach *Pittsburg*, *Chicago*, *Cincinnati* etc.

Von Boston bis (98 M.) *Springfield* s. S. 56. Die Bahn nach New York zweigt hier l. (S.) ab, während unsre Bahn den *Connecticut* überschreitet und in n.w. Richtung das Thal des *Agawam* durchzieht. 108 M. *Westfield*, mit Fabriken von Peitschen und Cigarren. Die Bahn führt am *Westfield River* hinan; die Berge steigen steiler auf. Jenseit (126 M.) *Chester* windet sich die Bahn scharf ansteigend durch ein waldiges Felsenthal, das sich stellenweise zu wilder Schlucht verengt. Zahlreiche kleine Seen. Bei (135 M.) *Becket* (Claffin Ho.) erreicht man die flache Höhe der *Hoosac Range* (c. 425m) und beginnt dann wieder in das *Berkshire Valley* (S. 120) hinabzusteigen. Bis (146 M.) *Dalton* (Irving Ho.) ist das Gefäll steil; Gegend malerisch. — 151 M. **Pittsfield**, Knotenpunkt des Housatonic R. R., s. S. 123.

Von Pittsfield nach North Adams, 20 M., Eisenbahn in ¾ St. — 9 M. *Cheshire;* 14 M. *Adams*, am Fuß des *Greylock* (S. 124; Besteigung von dieser Seite mühsam). — 20 M. *North Adams*, s. S. 124.

N. (r.) in einiger Entfernung der doppelgipfelige *Greylock* (S. 124). Die Bahn überschreitet den *Housatonic*, wendet sich l. (S.) an (154 M.) *West Pittsfield* (mit Shaker-Kolonie) vorbei und tritt bei (162 M.) *State Line* in den Staat *New York*. Sie verläßt dann das Berkshire-Thal, überschreitet die *Taghkanic* oder *Taconic Range* (c. 600m) und durchschneidet weiterhin hügeliges waldreiches Land. 177 M. *Chatham;* 184 M. *Niverville*, mit schönem, von Albany aus viel besuchtem Park. Jenseit (199 M.) *Greenbush* auf stattlicher Brücke über den *Hudson* nach —

200 M. *Albany*, s. S. 136.

b. Durch den Hoosac-Tunnel.

197 M. Fitchburg Railroad bis (191 M.) *Troy* in 6-8 St.; New York Central R. R. von da nach (6 M.) *Albany* in ¼ St. (Preise wie oben). *Saratoga* (S. 160) ist auf dieser Linie über *Johnsonville* in 6 St. zu erreichen. Durchgehende Züge nach den Stadten des Westens. Die Bahn umzieht den Nordrand der *Berkshire Hills* (S. 120; Aussichten *links*).

Von Boston bis (60 M.) *South Ashburnham* S. 99. — Jenseit (97 M.) *Miller's Falls* erscheint l. *Mt. Toby* (388m.). Dann über den *Deerfield* und den *Connecticut* nach (105 M.) **Greenfield** (*Mansion Ho.*, $3; *American Ho.*, $2), besuchter Sommerfrischort und Knotenpunkt des Connecticut River Railroad. Ausflüge nach (3 M.) *Deerfield* (S. 126), *Turner's Falls* (4½ M.), den *Coleraine*, *Leyden* und *Shelburne Gorges*, etc.

Die Bahn folgt nun dem hübschen Thal des *Deerfield*, an (r.) *Arthur's Seat* vorbei, und erreicht jenseit der **Deerfield Gorge* (119 M.) *Shelburne Falls* (Hotel), wo der Fluß in drei Absätzen 45m h. herabstürzt. Bei (128 M.) *Charlemont* r. (N.) *Pocomtuck Mt.* (575m). Die Bahn überschreitet mehrmals den Fluß und durchdringt dann den *Hoosac Mt.* (691m) mittels des (135 M.) ***Hoosac Tunnels** (233m). Der Tunnel ist $4^3/_4$ M. lang (Durchfahrt 9 Min.; St. Gotthard-Tunnel $9^1/_4$ M.) und wurde 1855-74 mit einem Aufwand von $16 000 000 erbaut. — 143 M. *North Adams*, s. S. 124. Nun im Hoosac-Thal abwärts; l. *Greylock* (S. 124), r. *East Mount* (690m). — 148 M. *Williamstown*, s. S. 124. Die Bahn wendet sich r. (NW.), durchschneidet die SW.-Ecke von *Vermont* und tritt in den Staat *New York*. — 164 M. *Hoosick Falls;* 166 M. *Hoosick Junction* (Zweigbahn nach *Bennington*, S. 128). — Bei (175 M.) *Johnsonville* teilt sich die Bahn: l. nach Troy (s. unten), r. nach (189 M.) *Mechanicsville* (S. 127) und (212 M.) *Rotterdam Junction* (S. 174).

Von (188 M.) *East Saratoga Junction*, an letzterer Linie, führt eine Bahn nach (18 M.) *Saratoga* (S. 160).

191 M. *Troy* (S. 128); von hier nach (197 M.) *Albany* s. R. 18.

16. Von New York nach Pittsfield *(Berkshire Hills)*.

Vgl. Karte S. 54.

166 M. New York, New Haven & Hartford Railroad bis (56 M.) *Bridgeport* in $1^1/_2$-$2^1/_2$ St.; Housatonic Railroad bis (166 M.) *Pittsfield* in 4-$4^1/_2$ St. (durchgehendes Billet $3.40). Der „Berkshire Hills Limited Express" zweigt bei ($41^1/_2$ M.) *South Norwalk* ab und erreicht die Bridgeport Linie bei *Hawleyville* (bis Pittsfield $4^1/_2$ St.).

Von New York bis ($41^1/_2$ M.) *South Norwalk* und (56 M.) *Bridgeport* s. S. 54.

Von South Norwalk führt ein Zweig des *Housatonic Railroad* in n. Richtung durch hübsche waldige Gegend, die weiterhin hügeliger wird, nach (66 M.) Hawleyville. 43 M. *Norwalk* (S. 54); 49 M. *Wilton;* 55 M. *Branchville* (Zweigbahn nach *Ridgefield*); 59 M. *Redding;* 63 M. *Bethel*, blühendes Städtchen mit 2335 Einw. Bei (66 M.) *Hawleyville* mündet die Bahn in die Hauptlinie von Bridgeport (s. unten).

Von Bridgeport führt der Housatonic Railroad im Thal des *Pequonnock* aufwärts, vereinigt sich bei (71 M.) *Botsford* mit der Bahn von New Haven (S. 54) und verläßt den Fluß. Bei (75 M.) *Newtown* treten an die Stelle der Hügel höhere Berge. 79 M. *Hawleyville*, Knotenpunkt des New York & New England Railroad (S. 58).

Der Shepaug Railroad führt von Hawleyville nach (33 M.) **Litchfield** (*U. S. Hotel*, $2), mit 2246 Einw., Sommerfrischort in hübscher gebirgiger Gegend, unweit des *Bantam Lake*. Litchfield ist Geburtsort von *Henry Ward Beecher* (1813-87) und *Mrs. Harriet Beecher-Stowe* (geb. 1812).

83 M. *Brookfield Junction*, für Danbury (S. 58) etc. Bei (85 M.) *Brookfield* tritt die Bahn an den *Housatonic*, dessen schönem Thal sie nun folgt. Sie überschreitet den Fluß vor (101 M.) *New Milford* (Weautinaug Inn, $$3^1/_2$-4; New Milford Ho.); weiter am l. Ufer. 104 M. *Kent* (Elmore Ho.), hübsch gelegenes Dorf; 113 M. *Cornwall Bridge*. L. steigt der *Sharon Ridge* auf. — 123 M. *Falls*

Village (Dudley Ho.), bei den **Fällen des Housatonic* (18m). Eine Coach geht von hier nach *Salisbury*. L. erhebt sich (2½ M.) *Mt. Prospect*, mit schöner Aussicht. — 129 M. *Canaan* (204m; Dudley Ho., Warner Ho., $2), auch Station des Hartford & Connecticut Valley R. R., guter Standort für Ausflüge.

Canaan Mt. (460m), 1 M. s.ö., bietet eine treffliche Aussicht auf das Housatonic-Thal, die Twin Lakes und die Berkshire Hills (s. unten). Die *Twin Lakes* liegen 2½ M. w. von Canaan. Andre Ausflüge nach *Campbell's Falls* (7½ M.), *Sage's Ravine* (9 M., S. 121) etc.

Die Bahn überschreitet nun die Grenze von *Massachusetts* und tritt in die *Berkshire Hills* (s. unten). L. die *Taghkanic* oder *Taconic Mts.*, r. die *Hoosac Range*. Jenseit (131 M.) *Ashley Falls* über den Housatonic. 135 M. *Sheffield;* 141 M. *Great Barrington* (S. 121). — 143 M. *Van Deusenville*, Knotenpunkt einer Bahn nach *West Stockbridge*, *State Line* und *Albany* (S. 136). R. *Monument Mt.* (S. 122). — 145 M. *Housatonic;* 148 M. *Glendale.* Nochmals über den Fluß, dann r. (n.) nach (149 M.) *Stockbridge* (S. 121). Weiter noch einigemal über den Housatonic. 151 M. *South Lee;* 155 M. *Lee* (S. 123); 157 M. *Lenox Dale.* — 159 M. *Lenox Station*, für (2½ M.) *Lenox* (S. 123; Hotelwagen am Bahnhof). — 162 M. *New Lenox.*

166 M. **Pittsfield** (S. 123; *Bahnrestaur.*).

Von Pittsfield nach (20 M.) *North Adams* s. S. 124.

17. Die Berkshire Hills.

Die ***Berkshire Hills**, deren Grenze ziemlich genau mit der der *Grafschaft Berkshire* (81000 Einw.) im w. Teile von Massachusetts zusammenfällt, sind von N. nach S. etwa 50 M. lang und von O. nach W. 20-25 M. breit, mit einem Flächenraum von c. 1300 Sq.-M. Im W. werden sie von den Taconic Mts. und dem Staate New York begrenzt; im O. von den Hoosac Mts., den südlichen Ausläufern der Green Mts.; im S. von Connecticut und im N. von Vermont. Der Landstrich zwischen den beiden Bergketten besteht aus einer Anzahl kleiner Thaler mit dazwischen eingestreuten isolierten Höhen, und hat an sanfter Lieblichkeit als Hügellandschaft, im Gegensatz zum Berglande, in den Vereinigten Staaten nicht seines Gleichen. Der *Hoosac* fließt durch die Berkshire Hills nach N. zum Hudson, der *Housatonic* nach S. zum Long Island Sound; unzählige kleine Seen und Bäche erhöhen ihren Reiz. Die beste Jahreszeit zum Besuch der Berkshire Hills ist der Herbst; die brillante Herbstfärbung der amerikanischen Wälder ist hier in ihrer ganzen Pracht zu schauen. Es ist „Fashion“, nach dem Seeaufenthalt in Newport und vor der Rückkehr in die Stadt den Berkshire Hills einen kurzen Besuch abzustatten, doch bleiben viele selbst bis zum November. *Lenox* (S. 123) wird von den „Fashionables“ bevorzugt, doch ist das liebliche *Stockbridge* (S. 121) ein kaum minder günstiger Standort für Ausflüge. Auch *Pittsfield* (S. 123), *Great Barrington* (S. 121) etc. werden viel besucht. Die Hotels sind im allgemeinen gut und nicht zu teuer. Fuhrwerk ist billiger als in Newport oder in den White Mts.

Pittsfield ist von New York in 4½ St. zu erreichen (Fahrpreis $3¼-3½; s. R. 16), von Boston in 4½-5 St. (Fahrpreis $3.40; s. R. 15a). Der südl. Teil der Berkshire Hills wird weitaus am meisten besucht; die nachstehende Beschreibung giebt daher die Hauptpunkte in der Richtung von S. nach N. Vgl. das „New Book of Berkshire“, von *Clark W. Bryan.*

Sheffield (205m; *Conway Ho.*, $2), freundliches Dörfchen (und Eisenbahn-Stat., s. oben) am *Housatonic*, mit 1954 Einw., hat einige

Sommergäste und ist wegen seiner Marmorbrüche bekannt, die u. a. das Material für Girard College (S. 195) geliefert haben.

Mt. Washington (800m), zuweilen der *Dome* oder *Mt. Everett* genannt, einer der höchsten Gipfel der *Taconic Mts.* (S. 124). 5 M. w. von Sheffield, wird der Aussicht wegen häufig bestiegen (Fahrweg, 3 M., dann zu Fuß in 1½ St. zum Gipfel). — Andre Ausflüge zum *Bear's Den*, 1 M. w.; **Sage's Ravine*, 4 M. s.w.; *Twin Lakes*, 7 M. s.; *Ashley Falls* (S. 120; 4 M.). Auch die **Bashbish Falls* lassen sich von hier besuchen.

Von Sheffield n. am *Housatonic* entlang, entweder auf der Fahrstraße (hübsche Fahrt) oder Eisenbahn nach (6 M.) —

Great Barrington (219m; **Berkshire Inn*, Main Str.; *Miller Ho.*; *Collin's Ho.*, $2), mit 4612 Einw., in schönem Thal, umgeben von Hügeln, deren Abhänge reizende Blicke auf das malerische Städtchen bieten.

Der Bahnhof (S. 120) liegt w. von der von stattlichen Ulmen beschatteten Main Str. Dieser r. (südl.) folgend, gelangt man an der *Post Office* (l.) und *Town Hall* (r.) vorbei in wenigen Min. zur (r.) *Episcopal Church*, aus blauem Kalkstein, und dem großen neuen *Berkshire Inn*. Gegenüber, von einer steinernen Mauer und Bäumen verdeckt, ***Kellogg Terrace**, ein prächtiger Bau aus blauem Kalkstein mit roten Ziegeldächern, von der verst. Mrs. Hopkins-Searles im franz.-got. Stil mit einem Aufwand von $ 1500000 erbaut und prachtvoll eingerichtet (kein Zutritt). In den Anlagen eine große Fontäne mit 25m h. Wasserstrahl. — In Main Str. unweit n. vom Postamt die stattliche ***Congregational Church** und die **Hopkins Memorial Manse** (Baukosten $ 300000). Die erstere enthält eine prachtvolle Orgel (3954 Pfeifen und 60 Stimmen) und eine in der Mauer verborgene und durch eine 2½ M. lange elektr. Leitung in Bewegung gesetzte „Echo-Orgel". Das Pfarrhaus soll das schönste in den Verein. Staaten sein. — *William Cullen Bryant* (1794-1878), der Dichter, war eine Reihe von Jahren (1815-25) Stadtschreiber von Great Barrington, und viele der städt. Urkunden sind von seiner Hand. Sein Haus, der „Henderson Place", stand an der Stelle des Berkshire Inn, wurde aber zurückgeschoben und ist jetzt Dependance desselben.

Einige hundert Schritt n.w. vom Bahnhof der hübsche kleine *Mansfield Pond*. Schöne Aussicht von den *Berkshire Heights* (298m), 1½ M. n. vom Bahnhof. Auch *Mt. Peter*, ¾ M. südl., ist ein guter Aussichtspunkt. Ö., jenseit des Housatonic, *Mt. Bryant* (442m) und *East Mount* (530m). Am N.-Ende des Dorfs liegt *Belcher's Cave*. — 5 M. s.ö. *Lake Buel;* an der W.-Seite der *Ice Gulf*, ein Felsspalt wo sich den ganzen Sommer hindurch Eis findet. — *Long Lake* liegt 3 M. n.w.; *Monument Mt.* (S. 122) 4½ M. n.

Die direkte Straße von Great Barrington nach (7½ M.) *Stockbridge* (Eisenbahn s. S. 120) führt am O.-Ufer des Housatonic entlang, mit *Monument Mt.* (S. 122) l. und *Bear Mt.* (S. 123) r.

Stockbridge (253m; **Stockbridge Inn*, $3, komfortables Haus ältern Stils, mit altem Porzellan etc.; *Edwards Hall*, s. unten, $2; Logierhäuser), eines der reizendsten Dörfer Neu-Englands, mit uralten Ulmen und 2132 Einw., liegt in einer von malerischen Höhen umsäumten Ebene am Housatonic. Gegenüber von Stockbridge Inn, in Main Str., 10 Min. vom Bahnhof, die hübsche *Episcopal Church* und ein *Kriegsdenkmal*. In Main Str. weiter l. die *Sedgwick Mansion*, das alte Heim der Familie Sedgwick; schräg gegenüber r. *Edwards Hall* (jetzt Pensionshaus), wo *Jonathan Edwards* (1703-58) seine berühmte Abhandlung über die „Freiheit des Willens" schrieb. Dahinter das *Casino*, mit Tennis-Courts etc. Schräg gegenüber (l.) die *Congregational Church*, davor ein von David Dudley Field zum Gedächtnis

der indianischen Mission und seiner verstorbenen Enkelkinder errichteter Glockenturm. Auf dem *Friedhof* (r.) die umgitterte Grabstätte der Familie Sedgwick, wo auch die Schriftstellerin Catherine M. Sedgwick (1789-1867) ruht. Das *Edwards Monument*, gleichfalls r., wurde im J. 1871 von den Nachkommen von Jonathan Edwards errichtet. L. der schöne *Dwight Place*, dahinter der interessante alte *Begräbnisplatz der Stockbridge-Indianer*, mit Denkmal und schöner Aussicht. Ein beim Edwards Monument r. abzweigender Weg führt zu einem von Cyrus W. Field (S. 25) angelegten und der Stadt geschenkten *Park*. — Ö. vom Stockbridge Inn in Main Str. die *Jackson Library and Reading Room* (10000 Bde.; Benutzung frei) und die *Academy*, am Fuße von *Laurel Hill*.

Ausflüge. Nach Ice Glen, 1¼ M. Vom Bahnhof folgt man dem Fußpfad l. (ö.) bis zu einem (6 Min.) Zaun, den man übersteigt, und steigt dann r. bergan. ***Ice Glen**, eine Spalte im Bear Mt. (s. unten), ist eine enge, wilde und kühle Felsschlucht, in deren Aushöhlungen bis zum Hochsommer Eis zu finden ist. Am (15-20 Min.) obern Ende der Schlucht gelangt man auf eine Wiese, über die man auf schmalem Pfad wieder zur (5 Min.) Straße hinabsteigt (hier Wegtafel „Path to Ice Glen"); von hier r. in ¼ St. zum Bahnhof zurück.

Von Stockbridge zum Monument Mt. (hin und zurück 9-10 M. oder 3-4 St.). Vom Stockbridge Inn l. Main Str. hinab, am indian. Begräbnisplatz (s. oben) vorbei, nach ¼ St. über den Housatonic, dann l., nach einigen hundert Schritten über die Eisenbahn. Nun nicht r., sondern geradeaus weiter bis zu einer (¾ M.) Wegteilung, wo man sich l. hält. Der Weg wird schmaler und beginnt zu steigen. ¾ M. *Smith's Farm*, 98m über Stockbridge (Aussicht). Hier lasse man sich den Pfad über die Wiese zeigen, der l. hinan zu einer (8 Min.) Thür am Waldsaum führt. Weiter durch Wald auf einem alten vielgewundenen Karrenweg, der zum Fahren jetzt kaum mehr benutzt wird. Nach 20 Min. mündet von l. her ein andrer Weg. Ein paar Schritt weiter erreicht man einen Rasenfleck mit einer Felsplatte, von wo ein steiler Fußpfad in 5-10 Min. zu dem aufeinander getürmten Felsgipfel des ***Monument Mt.** (380m) führt, mit prachtvoller Aussicht auf das Housatonicthal und die Berkshire Hills. Die Felsbildungen (weißer Quarz) sind sehr schön, besonders die *Kanzel*, ein gewaltiger Felszahn. Vom Gipfel zurück auf den Karrenweg, dann entweder diesen wieder hinab, oder l. in 25 Min. auf die Straße nach Great Barrington; hier l. nach (3¾ M.) *Stockbridge* auf staubiger Landstraße (Wagen eventuell hierher bestellen). Ungefähr 1 M. vor Stockbridge der Stumpf einer mächtigen Weide, 10m in Umfang.

Von Stockbridge nach Lenox über Lake Mahkeenac und Bald Head, 8-9 M. Man folgt der bei der Episcopal Church von Main Str. abzweigenden Straße und schlägt dann die erste Straße l. ein (Handweiser), die den *Prospect Hill* (*Aussicht auf Stockbridge) hinanführt und 1-2 M. weit von hübschen Landsitzen eingefaßt ist (r. *Rattlesnake Hill*). Nach c. 3 M. erblickt man l. unten ***Lake Mahkeenac** oder die **Stockbridge Bowl** (280m). Am (1 M.) N.-Ende des Sees, wo die Straße sich teilt, hält man sich l., bei der nächsten Wegteilung (¾ M.) nochmals l.; nach ¾ M., gegenüber dem hübschen Hause des Mr. Higginson, den mittleren der drei Wege (bis hierher bei heißem Wetter Fahren ratsam), gleich darauf die Straße zwischen zwei Privatwegen l. Nun auf steilem Pfade l. hinan; nach 25-30 Min. erblickt man r. den kahlen Rasengipfel des **Bald Head** oder *Mt. Prospect* (483m), dessen Steinmann (Cairn) man den Zaun übersteigend in 5 Min. erreicht. Schöne Aussicht nach N. und S., auf Stockbridge Bowl, Lenox und den Monument Mt. Man kann nun zu dem oben erwähnten Pfade zurückkehren und auf demselben um einen bewaldeten Hügel herum nach (2½ M.) Lenox hinabsteigen. Oder man steigt den Karrenweg in der Einsenkung zwischen Bald Head und dem bewaldeten Gipfel im N. hinab,

der bald schmaler wird und schließlich ganz verschwindet (Damen oder ältern Leuten nicht anzuraten). Am (10-15 Min.) Fuß des Berges tritt man aus dem Walde ins Freie, wo man den Zaun übersteigt und nach (1½ M.) *Lenox* (s. unten), das man vor sich hat, weitergeht.

Andre Ausflüge von Stockbridge nach *Mohawk Lake*, 2¾ M. w.; *Lake Averic*, 3 M. n.w.; *Eldon's Cave*, im *Tom Ball Mt.*, 3½ M. w.; über den alten *Burgoyne Road* (*Bear Mt.*; Aussichten), *Lee* (4 M.); *Great Barrington* (7½ M.); *West Stockbridge* (5 M.) etc.

Lee (350m; *Morgan Ho.*), 4 M. n.w. von Stockbridge, ist ein Dorf von 4485 Einw. mit Papierfabriken und Marmorbrüchen. Schöne Spazierfahrt durch das *Hopbrook-Thal* nach *Fernside* (353m; Hotel), *Tyringham* und *Monterey* (12 M.). *Highlawn Farm*, mit berühmten Gestüt, liegt ¾ M. n.w., an *Laurel Lake*.

Lenox (386m; *Curtis House*, $4; *Bellevue Ho.*, mit schöner Aussicht von der Rückseite, $3; zahlreiche Boarding Houses), in schöner Lage auf einem Hügelrücken, 2½ M. w. vom Bahnhof (S. 120) und 6 M. n. von Stockbridge, ist das Newport von Berkshire und macht einen fast noch intensiveren Eindruck des Reichtums und Luxus als Newport selbst. An der von Ulmen beschatteten Hauptstraße liegen die Hotels, ein Klub, die öffentliche Bibliothek etc., während die Abhange der angrenzenden Hügel mit reizenden Villen bedeckt sind. Wagenfahren, Reiten und Lawn-Tennis sind die hauptsächlichsten Vergnügungen; Pferderennen werden in Lee Pleasure Park abgehalten und die jährliche „Tub Parade“ (von Wagen) ist ein Hauptereignis der „Season“.

Die Fuss- und Wagenpromenaden in der Umgebung von Lenox sind sehr mannigfach und die Wege nicht leicht zu verfehlen. Beliebte Ausflüge sind u. a. *Bald Head* (2½ M.; S. 122); *Stockbridge Bowl* (2½ M.; S. 122) und *Stockbridge* (6 M.; S. 121); *Laurel Lake* und die *Highlawn Farm* (s. oben), 2¾ M. s.ö.; *North Lenox Mt.* und *Yokun's Seat* (633m), 4-4½ M. n.w.; *Pittsfield* (6 M.; s. unten); die Ansiedelung der *Lebanon Shakers* (S. 124) und *Perry's Peak* (633m; Aussicht), 9 M. n.w.; *October Mt.*, 4 M. n.ö. *Richmond*, 4½ M. w., ist wegen seiner Parallelreihen von Findlingsblöcken berühmt. Kürzere Spaziergange nach der *Ledge* (¾ M.), dem *Pinnacle* (1 M.), dem *Lily Pond* (1½ M.), den *Schermerhorn Woods* etc. — Um die vielfach prachtvollen Villen von Lenox zu sehen, nimmt man am besten einen leichten Wagen mit intelligentem Kutscher und läßt sich in dem Netzwerk schöner Privatwege 2-3 St. lang umherfahren.

Pittsfield (308m; **Maplewood*, North Str., $3; *Springside*, $2½-3; *American Ho.*, das ganze Jahr geöffnet, $2½-3; *Burbank Ho.*, $2-3; *Bahnrestaur.*), die Hauptstadt von Berkshire, mit 17281 Einw., auf einem von Bergen umgebenen Plateau schön gelegen, erhielt seinen Namen 1761 zu Ehren des ältern Pitt. Der freie Platz („Public Green“) in der Mitte der Stadt, das „Herz von Berkshire“, trägt die Originalstatue des *Fahnenträgers von Massachusetts*, von Launt Thompson, deren Nachbildung in Gettysburg steht (S. 213). Unweit des Green das *Court House*, aus weißem Marmor, das *Berkshire Athenæum* (mit der *Berkshire Historical Society*) und die kleine röm.-kath. Kathedrale *St. Joseph*. Pittsfield ist Centralsitz der *Agassiz Association* für das Studium der Naturgeschichte, die an 1000 lokale „Chapters“ in verschiedenen Weltteilen und über 20000 Mitglieder hat (Präsident H. H. Ballard). Unter den vielen hübschen Privatbesitzungen verdienen Erwähnung das *Appleton* oder *Plankett House*,

in East Str., wo Longfellow „The Old Clock on the Stairs“ schrieb (die Uhr noch vorhanden); der altertümliche *Kellogg Place*, gleichfalls in East Str.; und *Elmwood*, Broad Str., mit schönem Park.

Ausflüge. — 2 M. w. von Pittsfield liegt *Lake Onota*, an dessen O.-Ufer ein öffentlicher Park angelegt ist. Der Ausflug kann in derselben Richtung über die *Taconic Mts.* nach (7 M.) *Lebanon Springs* (Columbia Hall, $ 3-4) ausgedehnt werden, deren Wasser bei Haut- und Leberkrankheiten wirksam sind. Das Shakerdorf *Lebanon* liegt 2 M. s. von den Quellen (der Sonntags-Gottesdienst interessant). — *Pontoosuc Lake*, mit elektr. Trambahn zu erreichen, liegt 2¼ M. n. von Pittsfield an der Straße nach (20 M.) Williamstown (s. unten). *Lanesboro*, 2½ M. weiter, ist Geburtsort von „Josh. Billings“ (H. W. Shaw; geb. 1818). — An den Abhängen der Taconic Mts., n.w. von Lake Onota, die *Lulu Cascade* (4 M.) und *Berry Pond* (5 M.). — Unter den „Opes“, oder Aussichtsthälern in der Umgebung von Pittsfield, verdient die „*Ope of Promise*“ Erwähnung, mit Aussicht auf das „Promised Land“. — 2 M. n. von Lake Onota und 2 M. w. von Pontoosuc Lake der *Balanced Rock*. — *South Mt.* (570m), 2 M. sudl., bietet eine treffliche Aussicht auf Pittsfield, Lake Onota, Greylock etc. — Ausflüge ferner nach *Potter Mt.*, 8 M. n.w.; *Wizard's Glen*, 4 M. n.ö.; *Wahconah Falls*, 8 M. n.ö.; *Lake Ashley* (548m), 6 M. s.ö.; *Perry's Peak* (S. 123; 8 M.), etc. — Unweit der Stadt s.ö. die besuchenswerte *Allen Stock Farm* (Traber).

Der nördl. Teil von Berkshire wird viel weniger besucht als der südliche und zwischen Pittsfield und North Adams oder Williamstown, 20 M. n., liegt kein für den Touristenverkehr wichtiger Ort.

North Adams (213m; *Wilson Ho.*, $2½-3; *Richmond Ho.*, *Mansion Ho.*, $2), Fabrikstadt im engen Thal des *Hoosac*, mit 16074 Einw., ist Station des Fitchburg Railway (S. 119) und Terminus einer Zweigbahn des Boston & Albany R. R. (S. 118). Elektr. Trambahn nach (6 M.) *Adams* (S. 118).

Ausflüge. 1 M. n.ö. die *Natural Bridge*, ein schmales Felsenthor, 15-18m über dem Hudsonbach. — Das W.-Ende des **Hoosac Tunnel** (S. 119) ist 2 M. s.ö. von N. Adams. Beliebter Ausflug über den *Hoosac Mt.* (691m) zum O.-Ende des Tunnels und der *Hoosac Tunnel Station* (Hotel).

Besteigung des Greylock (8 M., Fahrstraße). Man folgt der Straße nach Williamstown kurze Zeit in w. Richtung und wendet sich dann r. auf die Straße durch den *Notch*, an der (1½ M.) *Notch Brook Cascade* (9m h.) vorbei. Etwa 3 M. von N. Adams zweigt die von der „Greylock Park Associaton“ erbaute neue Straße r. ab und führt durch Wald allmählich ansteigend zum (5 M.) Gipfel. In halber Höhe blickt man in den 300m tiefen *Hopper* (S. 125). Die Aussicht vom *Greylock (1077m; oben Erfr.-Buden und Aussichtsturm) umfaßt Adams, N. Adams, Pittsfield, die Thäler des Hoosac und Housatonic und fast die ganzen Berkshire Hills; weiter zurück die Catskills im SW., die Green Mts. im N., Mts. Monadnock und Wachusett im O., und Mts. Tom und Holyoke im S.

Williamstown (552m; *Greylock*, *Taconic Inn*, $ 3-3½, Omnibus vom Bahnhof 25 c.; Logierhäuser), 5 M. w. von N. Adams und 1 M. südl. von der Eisenbahn (S. 118), freundlicher Ort mit 4221 Einw., am *Green River*, ist Sitz vom *Williams College* (350 Schüler), dessen Gebäude das Dorf überragen. Präsident Garfield war ein Zögling des College; die Kapelle enthält ein Fenster zu seinem Gedächtnis.

Umgebungen. In *Flora's Glen*, 1 M. w., soll Bryant im Alter von 18 Jahren seine „Thanatopsis“ gedichtet haben. — Der **Hopper* (s. oben), eine tiefe Schlucht zwischen Mt. Prospect, Bald Mt. und Greylock, öffnet sich 5 M. w. — Der Gipfel des *Greylock* ist auf der neuen Straße in 10 M. zu erreichen (s. oben). — Die **Taconic Range** erhebt sich c. 3 M. von Williamstown und bietet von ihren Gipfeln, *Mt. Belcher*, *Mt. Hopkins* (*Berlin*

Mt., 850m) etc. treffliche Aussichten. Die begangensten Pässe über diese Bergkette sind der *Petersburg Pass* (682m), der *Berlin Pass* (667m), der *Kidder Pass* (Saumweg) und der *Johnson Pass*. 7 M. n.w. von Williamstown, 2 M. n. vom Petersburg Pass, das *Snow Glen*. — Zu den beliebtesten Spazierfahrten gehören das sog. „*Short Oblong*“ (2 M.) und „*Long Oblong*“ (10 M.). Weitere Fahrten nach *Pittsfield* (20 M.), *Lebanon Springs* (20 M.), *Hoosac Falls* (17 M.), etc.

18. Von New York nach Montreal.

Vgl. Karte S. 54.

a. Durch das Connecticut-Thal.

450 M. New York, New Haven & Hartford Railroad bis (136 M.) *Springfield* in $3^3/_4$ St.; Connecticut River R. R. bis (186 M.) *South Vernon* in $1^1/_4$-2 St.; Central Vermont R. R. bis (196 M.) *Brattleboro* in $^1/_2$ St.; Connecticut River R. R. bis (216 M.) *Windsor* in $1^1/_2$-2 St.; Central Vermont R. R. bis (450 M.) *Montreal* in $6^3/_4$-$7^1/_4$ St. (durchgehendes Billet $ 10; Schlafwagen von Springfield $ 2; Express von New York nach Montreal in 14-16 St.). — Züge bis Quebec auf dieser Route in 21-22 St. ($ 12). Durchgehende Züge nach *Fabyan's* in den White Mts. (S. 112) in $10^1/_2$ St. ($ 7).

Von New York bis (136 M.) *Springfield* s. S. 56. Die Bahn vereinigt sich hier mit dem *Connecticut River Railroad* und führt in dem schönen Thal des *Connecticut* aufwärts, den sie auf langer Brücke überschreitet. — 140 M. *Chicopee*, Fabrikstadt von 14000 Einw., mit Baumwollfabriken, Bronzegießerei etc. Zweigbahn nach (2 M. ö.) *Chicopee Falls*, gleichfalls mit Baumwollfabriken, der Heimat von *Edward Bellamy*, Verfasser von „Looking Backward“. Viel Tabaksbau. — 144 M. **Holyoke** (29m; *Windsor*, *Hamilton*, $ $2^1/_2$-3), Fabrikstadt mit 35 637 Einw., hat die reichste Wasserkraft in Neu-England und erzeugt täglich 35-40 000 Centner Papier (Wert der Fabrikate 1890 $ 24 500 000). Der Fluß hat 18m Fall und wird von einem mächtigen 300m l. Damm aufgestaut. — Jenseit (149 M.) *Smith's Ferry* führt die Bahn zwischen r. *Mt. Holyoke* und l. *Mt. Tom* hindurch und überschreitet den Connecticut.

153 M. **Northampton** (38m; *Norwood*, $ $2^1/_2$-3; *Mansion Ho.*, $ $2^1/_2$), Stadt von 14 900 Einw. mit ulmenbeschatteten Straßen, am r. Ufer des Connecticut reizend gelegen, ist durch seine Erziehungsanstalten bekannt.

Die vornehmste derselben ist **Smith College**, für Frauen (450-500 Zöglinge), mit Kunstsammlungen, Musikhalle, Turnanstalt etc. Außerdem zu erwähnen *Memorial Hall* (mit der öffentlichen Bibliothek), die *Staats-Irrenanstalt* (1 M. s.w.), und *Clarke's Taubstummen-Anstalt*, auf *Round Hill* (guter Überblick der Stadt).

Lohnender Ausflug auf den ***Mt. Holyoke** (290m; *Prospect Ho.*, auf dem Gipfel, $ $2^1/_2$), 2 M. s.ö. Fahrstraße bis zum untern Ende der kleinen Bergbahn, welche die letzten 180m hinansteigt (Retourbillet $ 1; Wegezoll für Fußgänger 50 c.). Die prächtige Aussicht umfaßt das Connecticut-Thal, die Hoosac Mts. und Greylock (W. und NW.), Mt. Tom (SW.), Springfield und die East und West Rocks bei Hartford, Mt. Wachusett (O.), Amherst (in der Ferne) und Monadnock (NO.) und die Green Mts. (N.). — Der Hauptgipfel des **Mt. Tom** (407m), $4^1/_2$ M. s., wird selten besucht; dagegen ist sein N.-Gipfel, *Mt. Nonotuck* (290m; Erie Ho.), von Mt. Tom Station (s. oben) leicht zu erreichen (*Aussicht). — **Hadley** (*Elmwood Ho.*), reizendes Dorf $2^1/_2$ M. n.ö. von Northampton, ist wegen seiner prachtvollen Ulmenallee berühmt. In *South Hadley*, $3^1/_2$ M. s., befindet sich das *Mt. Holyoke Semi*-

nary for Girls (250-300 Schülerinnen). — *Amherst* (S. 59) liegt 7 M. n.ö. von Northampton (Coach täglich).

Die Bahn führt unweit einer großen Flußbiegung, des *„Great Bend of the Connecticut"*, vorüber und verläßt dann den Strom. R. bleibt *Hadley* (s. oben). — 157 M. *Hatfield.* — Von (164 M.) *South Deerfield* (62m) ist der r. aufsteigende *Sugar Loaf* (152m) zu ersteigen. Etwas weiter bezeichnet r. ein Denkmal das Schlachtfeld von *Bloody Brook*, wo Capt. Lathrop und 80 junge Männer, die „Blüte von Essex", 1675 von den Indianern niedergemacht wurden. — 169 M. *Deerfield*, mit 2910 Einw., am Fuß von *Deerfield Mt.* (213m). *Mt. Toby* (S. 118) ist von hier zu besteigen. — Die Bahn überschreitet den *Deerfield* und kreuzt bei (172m) *Greenfield* den Fitchburg R. R. Jenseit (179 M.) *Bernardston* wird r. der Connecticut wieder sichtbar; malerisches Thal, viel Tabaks- und Maisbau. Bei (186 M.) *South Vernon*, Knotenpunkt für *Ashuelot*, *Keene* und *Concord* (S. 102), vereinigt sich unsre Bahn mit dem *Central Vermont Railroad.* — 196 M. **Brattleboro'** (*Brooks Ho.*, $2^1/_4$-3; *American*, $2), großes Dorf mit 5467 Einw., am W.-Ufer des Connecticut schön gelegen. Die *Estey Organ Works* liefern jährlich 20000 Orgeln. Auf dem Friedhof ein schönes Denkmal für den vielgenannten *Jim Fisk* (1835-72). — 220 M. *Bellows Falls* (S. 99). — Die Bahn überschreitet den Connecticut und tritt in den Staat *New Hampshire.* Jenseit (238 M.) *Claremont Junction* (nach *Concord* s. S. 102) auf 32 m h. Brücke über die tiefe Schlucht des *Sugar River;* dann wieder über den Connecticut nach (246 M.) *Windsor* (Windsor Ho., $2), Ausgangspunkt für den **Mt. Ascutney* (1011m; oben Restaur.), mit herrlicher Aussicht.

260 M. **White River Junction** *(Bahnrestaur.)* s. S. 102. Die kürzeste Route nach Montreal (über *Montpelier* und *St. Albans*, s. S. 102) zweigt hier l. ab, während die Bahn nach Montreal und Quebec über *Sherbrooke* dem Connecticut bis *Wells River* (s. unten) folgt. Die nächste Station an letzterer Bahn ist (265 M.) *Norwich*, von wo Omnibus nach ($^3/_4$ M. s.ö.) *Hanover* (The Wheelock, $2), dem Sitze von Dartmouth College (400-450 Studenten), der „Alma Mater" von Daniel Webster, George Ticknor (Verfasser einer Geschichte der spanischen Litteratur), des Philologen G. P. Marsh etc. In der *Art Gallery* des College interessante Bildnisse; hübscher *College Park.*

Die Bahn überschreitet den *Ompompanoosuc;* mehrere unbedeutende Stationen. 296 M. *Newbury*, hübsches Dorf in den *Ox Bow „Intervales"* des Connecticut.

300 M. **Wells River Junction** *(Bahnrestaur.)* s. S. 104. Von hier nach *Montreal* s. R. 13c.

b. Über Albany (oder Troy), Saratoga und Lake Champlain.

384 M. New York Central & Hudson River Railroad bis (142 M.) *Albany* in $2^3/_4$-$4^3/_4$ St.; Delaware & Hudson Railroad von da nach (384 M.) *Montreal* in 8-10 St. (durchgehender Expresszug in $11^1/_2$ St.; Fahrpreis $10; Parlor-Car $2; Sleeper $2; Plätze links nehmen).

Dies ist die kürzeste und direkteste Route von New York nach Montreal, Lake George und Lake Champlain. Wer den *Hudson* noch nicht kennt, fährt am besten mit Dampfboot bis Albany (s. R. 19a); ebenso kann man auf *Lake George* und *Lake Champlain* das Dampfboot benutzen.

Von New York bis (142 M.) *Albany* s. R. 19. Weiter auf dem *Delaware & Hudson Railway*, am *Rural Cemetery* vorbei nach (149 M.) *West Troy*, mit großem Staatsarsenal, am Hudson gegenüber von *Troy* (S. 128) gelegen. — 152 M. *Cohoes* (Harmony, \$2-2$^1/_2$), blühende Fabrikstadt mit 22 509 Einw., an den **Fällen des Mohawk* (23m h., 270m br.), den man auf langer Brücke überschreitet (l. Aussicht auf die Fälle). — 154 M. *Waterford.* Bei (155 M.) *Albany Junction* vereinigt sich die Bahn mit der von (6 M.) *Troy* kommenden Hauptbahn. — Bei (159 M.) *Mechanicsville*, wo der *Fitchburg Railroad* einmündet (s. S. 119), wendet die Bahn sich l. (NW.) und verläßt den Hudson. — 166 M. *Round Lake* (Wentworth, \$2$^1/_2$), mit Methodisten-Lagerplatz und Sommerschulen (r. der See). — 173 M. *Ballston Spa* (The Lincoln), mit Mineralquellen, jetzt wenig besucht, ist Knotenpunkt der Bahn nach *Binghamton* (S. 176).

180 M. **Saratoga Springs** *(Bahnrestaur.)*, s. S. 160.

Die Bahn wendet sich wieder nach NO. zum Hudson und kreuzt ihn bei (197 M.) *Fort Edward* (St. James, \$2), wo die Reisenden nach dem *Lake George* (s. unten) umsteigen.

Von Fort Edward nach Caldwell, 16 M., Eisenbahn in $^3/_4$-1 St. Die Bahn führt am Hudson hinan, der hier zahlreiche Fälle bildet. — 6 M. **Glens Falls** (213m; *Rockwell Ho.*, \$3; *American Ho.*, \$2), Fabrikstadt von 9509 Einw., wo der Hudson einen malerischen 15m h. Fall bildet (unterhalb die aus Coopers „Letztem Mohikaner" bekannte Insel). — Weiter in starker Senkung durch eine waldige Schlucht, mit hübschen Blicken auf See und Gebirge. *Williams' Rock*, ein Felsblock 2 M. vor Caldwell (l.), bezeichnet die Stelle wo Col. Ephraim Williams mit 1200 Mann von den französ. u. indianischen Truppen unter Dieskau geschlagen wurde und fiel, die dann durch Sir William Johnson das gleiche Geschick ereilte (Sept. 1755). Dicht dabei der *Bloody Pond*, in den die Leichen der Gefallenen geworfen wurden. — 16 M. *Caldwell*, s. S. 162.

Die Bahn verläßt den Hudson und wendet sich in das Thal des *Wood Creek.* 209 M. *Fort Ann*, an der Stelle eines 1757 erbauten Forts, in dessen Nähe General Putnam 1750 von den Franzosen und Indianern besiegt und gefangengenommen wurde. — 219 M. **Whitehall** (*Hall Ho.*, \$2), Dorf mit 4434 Einw. und Knotenpunkt einer Bahn nach *Rutland* (S. 128), am S.-Ende von *Lake Champlain* (S. 164), war früher Abfahrtsort der Lake Champlain Steamer (s. unten).

Die Bahn überschreitet die *South Bay* und folgt dem W.-Ufer des anfangs flußartigen Lake Champlain. — 241 M. *Fort Ticonderoga* (S. 164), am Fuß des *Mt. Defiance* (244m), Knotenpunkt für (5 M.) *Baldwin* am Lake George (S. 164) und Abfahrtsort der Lake Champlain-Dampfer nach *Plattsburg* (s. S. 164).

Folgt ein Tunnel. 243 M. *Addison Junction* (Zweigbahn nach *Leicester* und *Rutland*, S. 128); 250 M. *Crown Point* (S. 165); 259 M. *Port Henry* (S. 165). Die *Adirondack Mts.* treten nun l. schärfer hervor. Von (270 M.) *Westport* gehen Coaches nach *Elizabethtown*, *Keene Valley* und *Lake Placid* (S. 152). Die Bahn führt hinter *Split*

Rock Mt. (r.) hindurch und tritt an den breitern Teil des Champlain-Sees (Aussicht r.); l. steile Felsen. — 283 M. *Willsborough;* 296 M. *Port Kent* (S. 151), Station für (3 M.) *Ausable Chasm* (S. 151) und *Keeseville.* — 306 M. *Hotel Champlain* und *Bluff Point*, s. S. 165.

309 M. **Plattsburg** (S. 148; *Bahnrestaur.*), Knotenpunkt der Bahnen nach *Saranac Lake* (S. 150) und *Ausable* (S. 151). Die Bahn verläßt den Champlain-See und durchzieht einförmiges Land. 319 M. *West Chazy.* — 344 M. *Rouse's Point* (Windsor, $3), am N.-Ende von Lake Champlain, ist amerikan. Grenzstation. Weiter am l. Ufer des *Richelieu* nach (357 M.) *St. John's;* von hier nach

384 M. *Montreal* s. *Baedeker's Canada.*

c. Über Troy, Rutland und Burlington.

400 M. New York Central & Hudson River Railroad bis (148 M.) *Troy* in 4¼-5 St.; North Bennington & Rutland R. R. bis (232 M.) *Rutland* in 3 St.; Central Vermont R. R. bis (400 M.) *Montreal* in 5½-6 St. (durchgehende Züge in 14 St.: Fahrpreise wie oben). — Dies ist die direkte Bahn von New York nach *Burlington* (S. 100) und den *Green Mts.* (S. 100).

Von New York bis (142 M.) *Greenbush* s. S. 134.

148 M. **Troy** (*Troy Ho.*, $3; *American Ho.*, *Revere Ho.*, *Mansion Ho.*, $2-2½), blühende Fabrikstadt mit (1890) 60956 Einw. und Endpunkt der Hudson-Dampfschiffahrt, erzeugt besonders Eisen, Bessemerstahl, Baumwollen- und Wollenzeuge, Kragen und Hemden.

Troy ist ein wichtiges Bahncentrum, von dem nach allen Richtungen Linien auslaufen (New York, Burlington und Montreal, Boston durch den Hoosac-Tunnel etc.). Die Hauptlinie des Delaware & Hudson R. R. beginnt hier und vereinigt sich mit dem Albany-Zweige in *Albany Junction* (S. 127).

Der Fitchburg R. R. wendet sich r. (n.ö.). — 180 M. *North Bennington.* R. die *Green Mts.* (S. 100). — 201 M. *Manchester* (Equinox Ho., $4), im Sommer viel besuchter Ort, am Fuß des **Mt. Equinox* (1129m), mit prächtiger Aussicht auf die Catskills, Berkshire Hills, Lake George und Lake Champlain.

232 M. *Rutland* (Bahnrestaur.) und von da nach

400 M. *Montreal* s. R. 13a und *Baedeker's Canada.*

d. Über Herkimer und Malone.

474 M. New York Central & Hudson River Railroad bis (224 M.) *Herkimer* in 6 St.; Adirondack & St. Lawrence Railway bis (397 M.) *Malone* in 6 St.; Central Vermont Railroad bis (437 M.) *Coteau Junction* in 1 St.; G and Trunk Railway bis (474 M.) *Montreal* in 1 St. (durchgehender Expreßzug in 13 St., Fahrpreis $10). — Diese neue 1893 eröffnete Route durchzieht die *Adirondacks* (vgl. S. 159) und bildet den bequemsten Zugang zu vielen Punkten derselben.

Von New York bis (224 M.) *Herkimer* s. R. 26; von Herkimer bis (397 M.) *Malone* s. S. 159. — Die Bahn wendet sich hier nach O. (r.) und folgt dem Central Vermont R. R. (von Ogdensburg nach Rouse's Point, vgl. S. 168) bis (437 M.) *Coteau Junction.* Von da bis

474 M. *Montreal*, s. *Baedeker's Canada.*

19. Von New York nach Albany.

Vgl. Karte S. 54.

a. Dampfbootfahrt.

144 M. Die luxuriös eingerichteten Dampfer der **Hudson River Line** („Albany Day Line") fahren im Sommer (Mai-Okt.) von New York tägl. (außer So.) Vorm. 8.40 vom *Vestry Street Pier* und um 9 U. von *22nd Str.* (North River) ab und erreichen, mit Halt an sieben oder acht Zwischenstationen, *Albany* um 6 Nm. (Fahrpreis $ 2, hin und zurück $ 3½). Der größte Dampfer dieser Linie ist 94m lang und legt 25 M. in der Stunde zurück. — Die **People's Line Steamers** fahren an allen Wochentagen von *Pier 41* (Ende von Canal Str.) um 6 U. Nm. ab und erreichen *Albany* am andern Morgen 6 U., ohne unterwegs zu halten (Fahrpreis $ 1½, Retour $ 2½, Bett 50 c.). — Die **Citizen's Line Steamers** fahren von *Pier 46* tägl., außer Sa., 6 U. Nm. ab und erreichen *Troy* gegen 6 U. früh (nur So. mit Halt in *Albany;* Fahrpreis $ 1½, Retour $ 2½, Bett 50 c.). — Die „Mary Powell" fährt jeden Nachm. vom Ende von Desbrosses Str. nach *Rondout* und *Kingston* (6 St.; Fahrpreis $ 1, Retour $ 1½).

Um die Schönheiten des Hudson kennen zu lernen, wird man natürlich die „Day Line" benutzen; doch bieten die Nachtboote eine komfortable und bequeme Fahrgelegenheit. Gute Restaurants auf allen Dampfbooten (Mahlzeiten à la carte). Durchgehende Billette nach Albany auf dem New York Central oder West Shore Railroad sind für die Tages-Dampfboote gültig, ebenso umgekehrt.

Der **Hudson** entspringt in den Adirondack Mts., 1300m ü. M. (s. S. 155), und mündet nach einem fast direkt südl. Lauf von 300 M. bei New York in den atlant. Ocean. Sein Hauptzufluß ist der Mohawk, der w. etwas oberhalb Troy einmündet. Die Berge am Hudson gehören zum Appalachian System, und die Highlands (S. 131) bilden eine Fortsetzung des Blue Ridge (S. 223). Der Hudson ist wohl der „amerikanische Rhein" genannt worden, doch trifft diese Bezeichnung nicht ganz zu. Der Hudson ist auf einem großen Teil seines Laufs 3-4mal so breit wie der Rhein und seine Scenerie ist weit großartiger; fehlen ihm die Burgruinen und alten Städte des deutschen Stromes, so entbehrt er darum nicht historischer Reminiszenzen aus jüngerer Zeit. Die rebenbewachsenen Ufer des Rheins finden zudem reichen Ersatz in der brillanten Herbstfärbung der waldbedeckten Berge des Hudson. Das ö. Ufer ist bis viele Meilen oberhalb New York mit schmucken Landhäusern übersät. Ebbe und Flut sind bis Troy wahrnehmbar, und der Strom ist für große Dampfer 150 M. weit schiffbar. Zahlreiche Segelschiffe und Yachten beleben den untern Flußlauf und man begegnet vielen Schleppzügen („tows") von mit Kohlen und Korn beladenen Schiffen, sowie Holzflößen. Oberhalb des Salzwasserbereichs friert der Hudson im Winter fest zu und bietet dann ein treffliches Feld für den anregenden Sport des Eisboot-Segelns; das Eis wird in großen Quantitäten ausgesägt und exportiert. Sein Name kommt von *Henry Hudson*, einem britischen Seefahrer in holländ. Diensten, der 1609 in dem „Halfmoon" bis Albany den Strom hinauffuhr, den er für eine Wasserstraße durch das amerikan. Festland nach Indien hielt. Nach Ruttenberg („Indian Tribes of the Hudson River") saßen am ö. Ufer des Hudson und einem Teile des w. die Mohikaner, während das w. Ufer unterhalb der Catskills den Lenni Lennapes (Delawaren) und oberhalb Cohoes den Mohawks (Irokesen) gehörte. Das erste Dampfboot, das regelmäßig auf dem Hudson fuhr, war der „Clermont" Robert Fultons (S. 132), der 1807 zwischen New York und Albany lief.

Zu empfehlen ist das von der Bryant Literary Union herausgegebene *Photo-Panorama des Hudson* (Evening Post Building, New York; $ 1). In der folgenden Beschreibung sind die Worte rechts (R., r.) und links (L., l.) mit Bezug auf die den Fluß hinauffahrenden Dampfer gebraucht.

Nach der Abfahrt vom Dock hat man nach S. einen guten Überblick über den Hafen von New York. R. liegt die *Manhattan-Insel*, mit der Stadt *New York*, während l., im Staate New Jersey, *Jersey*

City (S. 48), *Hoboken* (S. 48) und *Weehawken* (S. 48) am Strom sich entlang ziehen. Hervortretende Punkte sind r. der Turm von Trinity Church (S. 26), die Kuppel der World Office (S. 27), das Postamt (S. 27), die Dakota Flats (S. 38), das Waisenhaus (S. 37), Riverside Park (S. 45), das Kloster zum heil. Herzen (S. 46) und *Ottendorfer's Pavilion;* l. Stevens Castle (S. 48), die Elysian Fields (S. 48), *Union Hill Observatory*, *St. Michael's Observatory*, die West Shore Railroad Station (S. 134), die Guttenberg-Brauerei (S. 48), und *Pleasant Valley.* Beim Ende der Manhattan-Insel fährt man zwischen (l.) *Fort Lee* (S. 48), mit dem Hotel, und (r.) dem Standort des ehemaligen, von den Engländern 1776 eroberten *Fort Washington* hindurch. Bei Fort Lee beginnen die ***Palisaden,** ein merkwürdiger Rücken säulenförmiger 60-150m h. Basaltfelsen, die sich gegen 15 M. weit am Hudson entlang ziehen. Die Berge, deren ö. Absturz sie bilden, haben eine Breite von 1/2-1 1/2 M. und fallen nach W. sanft ab. — R. (13 M.) mündet *Spuyten Duyvil Creek* (S. 133).

16 1/2 M. (r.) *Mt. St. Vincent Convent*, mit *Fonthill*, einst Wohnsitz des Schauspielers Edwin Forrest.

17 M. (r.) **Yonkers** (S. 133), mit dem alten *Phillipse Manor House* (an seinem viereckigen Turm kenntlich).

21 M. (r.) *Hastings*, gegenüber von **Indian Head** (*Aussicht), dem höchsten Punkt der Palisaden. 1/2 M. weiter (l.) ist die Grenze zwischen New Jersey und New York; beide Ufer gehören nun zu letzterm Staate. — 23 M. (r.) *Dobbs Ferry* (S. 133).

24 M. (r.) *Irvington* (S. 133). *Sunnyside* (S. 133), Wash. Irvings Haus, 3/4 M. oberhalb, ist vom Dampfboot kaum zu erkennen. Gegenüber (l.) *Piermont*, mit dem langen Pier des Erie Railroad. 2 M. s.w. von Piermont das alte Dorf *Tappan*, wo Major André am 2. Okt. 1770 als Spion gehängt wurde. — Die Palisaden verlieren hier ihren mauerartigen Charakter und der Hudson erweitert sich zu einem seeartigen Becken, dem 10 M. l. und 3-4 M. br. **Tappan Zee.**

25 M. (r.) *Lyndehurst*, der Sitz des Eisenbahnkönigs Jay Gould († 1892), mit stattlichem Turm.

27 M. (r.) *Tarrytown* (S. 133). Dampffähre über den Tappan Zee nach (3 M.) **Nyack** (*Tappan Zee Ho.*, $4), einem blühenden Dorf, Endstation des Northern New Jersey Railroad. Oberhalb Tarrytown ist die holländ. Kirche in *Sleepy Hollow* sichtbar (S. 133).

30-32 M. (l.) *South Hook Mt.* (222m) und *North Hook Mt.* (186m). Gleich jenseit des letztern liegt *Rockland.*

32 M. (r.) *Sing Sing* (S. 133), mit den niedern Gefängnisbauten am Flußrande.

33 M. (r.) Mündung des *Croton River* und *Croton Point* (S. 133). Gegenüber bei *Teller's Point* ging der Vulture vor Anker, als er André zum Besuch Arnolds herüberbrachte (s. S. 131).

Das Dampfboot tritt nun in die 4 M. breite **Haverstraw Bay.**

37 M. (l.) **Haverstraw** (S. 133), am N.-Fuß des *High Torn* (250m). Die *Highlands* (S. 131) werden in der Ferne sichtbar.

40 M. (l.) *Stony Point*, am N.-Ende von Haverstraw Bay, mit Leuchtturm, bezeichnet die Stelle eines Forts, das von den Engländern am 1. Juni 1779 genommen, aber 6 Wochen später von General Wayne („Mad Anthony", S. 208) zurückerobert wurde. Der Strom ist hier nur $^1/_2$ M. breit; am ö. Ufer *Verplanck's Point*, an der Stelle des ehem. *Fort Lafayette*.

41 M. (l.) *Tompkin's Cove*, mit Kalksteinbrüchen.

43 M. (l.) *Kidd's Point* oder *Caldwell's Landing;* r. *Peekskill.*

Der Fluß beschreibt hier eine scharfe Biegung nach l., und der holländ. Seefahrer Jan Peek soll den *Peekskill* (r.) hinaufgefahren sein in der Meinung es sei der Hudson, bis sein Schiff auf den Grund rannte. Oberhalb Caldwell's Landing der *Dunderberg* (331m) und n. von Peekskill *Manito Mt.*, mit dem Lager der *New York State National Guard.* — Hier öffnet sich das südl. Thor der ***Highlands,** der schönen bergumschlossenen Flußstrecke bis gegen Newburgh hin (s. unten).

46 M. (r.) **Anthony's Nose** (405m) hat ihren Namen, nach Diedrich Knickerbockers humorvoller Erzählung, von der leuchtenden Nase des holländ. Trompeters Anthony van Corlear (S. 133). Schräg gegenüber liegen *Iona Island*, *Bear Hill* (440m) und die frühern Standorte von *Fort Clinton* und *Fort Montgomery.*

50 M. (r.) *Sugar Loaf Mt.* (264m); an seinem S.-Fuß *Beverley House*, Arnolds Hauptquartier, von wo er nach Andrés Verhaftung auf dem „Vulture" entkam (s. S. 133). Gegenüber die 30m h. *Buttermilk Falls* (meist unansehnlich), auf der Höhe darüber das schöngelegene *Cranston's Hotel* ($5).

52 M. (l.) **West Point** (S. 135), mit der Militärakademie, deren Gebäude zum Teil sichtbar sind. N. das *West Point Hotel* (S. 135) und über dem „Posten" *Fort Putnam* (175m). Dampffähre nach *Garrison's* (S. 134).

Der Dampfer wendet sich scharf nach links. Auf *Constitution Island*, einer r. vorspringenden Halbinsel, wohnte lange Zeit *Miss Warner* (1818-85), Verfasserin der „Wide, Wide World".

54$^1/_2$ M. (l.) *Crow Nest* (435m). — R. *Cold Spring* (S. 134), am Fuß des *Mt. Taurus* (439m).

56 M. (l.) ***Storm King** oder *Butter Mt.* (466m), mit *Cornwall* (S. 136) an seinem N.-Fuß; r. *Breakneck Mt.* Diese Berge bilden das nördl. Thor der Highlands, die sich nun nach NO. ziehen. R. das kleine *Polipel's Island.*

59 M. (l.) *New Windsor.* — R. *Dutchess Junction* (S. 134).

61 M. (l.) **Newburgh** (S. 136). Gleich unterhalb der Stadt *Washingtons Hauptquartier* (S. 136), ein einstöckiges steinernes Gebäude mit hölzernem Dach, von Bäumen umgeben und an einer Fahnenstange kenntlich. Dampffähre nach *Fishkill* (S. 134).

67 M. (l.) *Duyvils Dans Kamer*, ein niedriger flacher Fels auf einem Vorgebirge.

70 M. (l.) *Marlborough*, mit schönen Lebensbäumen.

75 M. (r.) **Poughkeepsie** (S. 134). *Vassar College* (S. 134) ist nicht sichtbar. — L. *New Paltz Landing.*

Die ***Poughkeepsie Eisenbahnbrücke**, die hier den Hudson überspannt, nach dem Cantilever (Ausleger- oder Kragträger)-System erbaut, ist 2066m (1¼ M.) lang und hat eine Höhe von 24m über dem Fluß.

77 M. (r.) *Hudson River State Hospital* für Geisteskranke. R. zahlreiche schöne Landsitze, l. große Eishäuser. Viele Besitzungen auf beiden Ufern sind noch in den Händen der „Knickerbocker" Familien, denen sie ursprünglich zugeteilt wurden.

82 M. (r.) *Hyde Park* (S. 134).

87 M. (r.) *Dinsmore Point*, mit dem Hause *Wm. B. Dinsmore's*, langjährigen Präsidenten der Adams Express Co., die im J. 1840 ihren Betrieb mit zwei Männern, einem Laufburschen und einem Karren begann und jetzt mit 8000 Mann und 2000 Eisenbahnwagen Packete auf einem Gebiet von 25 000 M. befördert.

91 M. (l.) **Kingston** und **Rondout** (S. 136) an der Mündung des *Delaware & Hudson Canal* (S. 136). Gegenüber *Rhinecliff Landing* (S. 134).

99 M. (r.) *North Bay* (oberhalb *Cruger's Island*), wo Fulton mit Unterstützung des Kanzlers Livingston aus New York den „Clermont" (S. 129) erbaute.

100 M. (r.) *Tivoli*, von wo Fähre nach

102 M. (l.) *Saugerties*, mit Leuchtturm.

Die **Catskill Mts.** (R. 22) begrenzen nun l. den Blick. *Overlook Mt.* (1006m) mit seinem Hotel erhebt sich schräg gegenüber von Tivoli, weiterhin *Plattekill* (975m), oberhalb Saugerties.

103 M. (r.) *Clermont.* Schräg gegenüber liegt *Malden*, überragt vom *Kaaterskill Mt.* (1158m) mit dem *Kaaterskill Hotel* und dem *Catskill Mt. House* (S. 142).

107 M. (r.) *Germantown Station.* Gleich oberhalb hat man den besten Blick (l.) auf die liegende Figur des „*Man in the Mountain*", dessen Knie, Brust und Gesicht (von S. nach N.) durch verschiedene Gipfel der Catskills gebildet werden. *Round Top* (1067m), einer der höchsten Gipfel der Catskills, erhebt sich n. vom Kopfe des „Man".

112 M. (l.) *Catskill* (S. 141), an der Mündung des *Kaaterskill Creek*, mit dem großen *Prospect Park Hotel.* Dies war der äußerste Punkt den der „Halfmoon" (S. 129) erreichte, doch sandte Hudson kleine Boote weiter stromauf bis *Waterford* (S. 127), 4 M. oberhalb Troy. L. viele große Eishäuser.

116 M. (r.) **Hudson** (S. 134). Dampffähre nach *Athens* (l.). Die Landschaft wird einförmiger. — 124 M. (l.) *Coxsackie* (Fähre). — 125 M. (r.) *Stuyvesant.* Weiter an zahlreichen flachen Inseln vorbei.

134 M. (r.) *Schodack.* — L. *Coeyman's* (S. 136), dahinter die *Helderberg Mts.* (S. 140).

137 M. (r.) *Castleton.* Große Dämme zur Regulierung des Fahrwassers. — 143 M. (r.) *Van Rensselaer Place.*

145 M. (r.) **Albany** (S. 136), mit dem die Stadt überragenden *Capitol* (S. 138), ist durch drei Brücken mit *Greenbush* verbunden (S. 134).

150 M. (r.) **Troy**, s. S. 128.

b. Eisenbahn auf dem Ost-Ufer.

142 M. New York Central & Hudson River Railroad in $2^3/_4$-$4^3/_4$ St. (Fahrpreis $ 3.10; Parlor-Car $ 1). Die Bahn bietet schöne Aussichten auf das W.-Ufer des Hudson (l. sitzen).

New York s. S. 5; Abfahrt vom Grand Central Depot. Die Bahn führt durch den Park Avenue Tunnel (S. 35), an *125th Street Station* vorbei, überschreitet den *Harlem River*, wendet sich bei (5 M.) *138th Street* l. (w.) und führt am Harlem entlang nach *High Bridge* und (10 M.) *Spuyten Duyvil* oder *Spuyten Duyvil Creek* (S. 130), der Sage nach so benannt von dem holländischen Trompeter *Anthony van Corlear* (S. 131), der sich verschwor trotz dem Teufel („en spuyt den duyvil") hinüberzuschwimmen, aber ertrank (vgl. W. Irving's „Knickerbocker History of New York"). Der Creek bildete im Revolutionskriege die S.-Grenze des „neutralen Gebiets".

Spuyten Duyvil liegt am O.-Ufer des Hudson, an dem die Bahn nun unmittelbar entlang führt, mit trefflichen Blicken auf die gegenüber aufragenden Palisaden (S. 130). — 13 M. *Mt. St. Vincent*, mit großem Kloster. — 15 M. **Yonkers** (*Getty Ho.*, *Mansion Ho.*, $ $2^1/_2$-3), blühende Stadt mit 33033 Einw., von New Yorker Kaufleuten viel bewohnt. Das ehem. Herrenhaus der Phillipse-Familie (1682 erbaut) ist jetzt die City Hall. — 18 M. *Hastings*. — 21 M. *Dobbs Ferry* (Glen Tower Ho., $ 3), schmuckes Dorf mit schönem Blick auf das N.-Ende der Palisaden. — 23 M. *Irvington*, am *Tappan Zee* (S. 130), mit *Sunnyside*, dem Landsitz Washington Irvings; der Epheu an der S.-Mauer rührt von einem Reis her, das Irving in Abbotsford von Walter Scott geschenkt erhielt. — 26 M. **Tarrytown** (*Franklin Ho.*, $ 2-3; *Cosmopolitan*, $ 2), an einem vom Fluß ansteigenden Hügel schön gelegen, war der Schauplatz von Major André's Verhaftung im J. 1770 (Denkmal); die Umgegend ist reich an Erinnerungen aus der Revolutionszeit. *Washington Irving* (1783-1859) war hier Vorsteher von *Christchurch* und ist $^3/_4$ M. n. auf dem Friedhof der alten *holländ. Kirche* (1690 von aus Holland hergebrachten Ziegeln erbaut) begraben. Letztere liegt in dem vom *Pocantico* oder *Mill Brook* durchflossenen *„Sleepy Hollow"* (vgl. Irving's Erzählung). Gegenüber von Tarrytown liegt *Nyack* (S. 130).

32 M. **Sing Sing** (*American Hotel*, $ $2^1/_2$), hübsch gelegene Stadt von 9352 Einw., mit dem New Yorker *Staatsgefängnis*, dessen weitläufige Gebäude man l. erblickt. Die Bahn kreuzt die Mündung des *Croton River* (6 M. aufwärts das *Croton Reservoir*, S. 47) und durchbohrt *Croton Point*. Jenseit des Hudson, der hier seine größte Breite erreicht (*Haverstraw Bay*, S. 130), das Dorf *Haverstraw* (S. 130). Weiterhin auf niedrigen „Trestle" (Fachwerk)-Brücken über verschiedene Bäche und kleine Buchten. — 42 M. **Peekskill**

(*Eagle*, \$2-3), freundliches Städtchen mit 9676 Einw. am *Peek's Kill*, gegenüber von *Dunderberg* (S. 131; Fähre nach *Caldwell's Landing*). Die Bahn durchbohrt *Anthony's Nose* (S. 131) mittels eines 64m l. Tunnels, berührt (47 M.) *Highlands* (Aussicht auf die Berge jenseit des Hudson) und erreicht (50 M.) *Garrison's* (Highland Ho., in hoher Lage), gegenüber von *West Point* (S. 135; Fähre). 1 M. w. liegt *Robinson House*, wo Arnold die Gefangennahme Andrés erfuhr. — 53 M. *Cold Spring* (Fähre nach *Cornwall* am Hudson, S. 136); 55 M. *Storm King*, gegenüber dem gleichnam. Berge; 57 M. *Dutchess Junction*.

59 M. **Fishkill**-*on-Hudson*, die W. Endstation des New York & New England Railroad (S. 136), liegt an der Mündung des *Matteawan Creek*, gegenüber von *Newburgh* (S. 136) und 5 M. w. von dem Städtchen *Fishkill* (Mt. Gulian Hotel, \$2-3), mit 3617 Einw. Die New England-Züge werden ungeteilt auf einer großen Dampffähre nach Newburgh übergesetzt.

73 M. **Poughkeepsie** (60m über dem Fluß; *Nelson Ho.*, *Morgan Ho.*, \$2½-3½; *Bahnrestaur.*), Stadt von (1890) 22290 Einw., wurde von den Holländern 1698 gegründet und enthält einzelne stattliche Gebäude, darunter eine große Staats-Irrenanstalt. Der Name rührt von dem indian. *Apo-keep-sinck* („sicherer Hafen") her.

1½ M. ö. **Vassar College**, eine der namhaftesten amerikan. Hochschulen für Frauen (400 Zöglinge), von Matthew Vassar, einem Engländer, mit einem Aufwand von \$1000000 gegründet. Das 150m l. Hauptgebäude ähnelt den ehem. Pariser Tuilerieen. Einen Besuch verdient der hübsche *Eastman Park* und der (1½ M.) *Lookout*, mit lohnender Aussicht. — Die schöne *Cantilever-Brücke* (S. 132) wurde 1873 zur Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Neu-England und den pennsylvanischen Kohlenfeldern erbaut.

78 M. *Hyde Park*; 83 M. *Staatsburgh*. Die Ufer verflachen sich. — 89 M. *Rhinecliff*, ein Terminus des Central New England and Western R. R. (Dampffähre nach *Kingston*, S. 136). 2 M. s.ö. liegt *Rhinebeck* (Rhinecliff Hotel, \$2), dabei das interessante alte *Beekman House*, ein holl. Haus aus dem XVII. Jahrh.—Von (98 M.) *Tivoli* geht eine Fähre nach *Saugerties* (S. 132). Die Catskills (S. 141) treten nun am andern Ufer des Hudson hervor. Von (109 M.) *Catskill Station* Dampffähre nach der Stadt *Catskill* (S. 141), der Haupt-Eingangspforte zu den *Catskill Mts.* (R. 22).

114 M. **Hudson** (*Worth Ho.*, \$2½; *Waldron Ho.*, \$2), Städtchen von 9970 Einw., am Fuße von *Prospect Hill* (60m), ist Endpunkt der Dampfschiffahrt auf dem Hudson (Dampffähre nach *Athens*, S. 132). — 141 M. *East Albany* oder *Greenbush* (S. 141). Die Bahn nach Albany überschreitet den Hudson, während die Züge nach Troy und andern Punkten im N. (s. R. 18c) am l. Ufer bleiben.

142 M. *Albany* (Bahnrestaur.) s. S. 136.

c. Eisenbahn auf dem West-Ufer.

142 M. West Shore Railroad in 4½-5½ St. (Fahrpreis \$3.10; Parlor-Car \$1). Diese Linie bietet schönere Aussichten als die Bahn am O.-Ufer,

geht aber von *Weehawken* ab (S. 48); Fähren von Franklin Str. in 1/2 St. und von 42nd Str. in 1/4 St.

Die Bahn führt von *Weehawken* (S. 48) durch einen langen Tunnel in das sumpfige Thal des *Hackensack* und wendet sich parallel dem *Northern New Jersey Railroad* nach N. Die Aussicht auf den Hudson ist zunächst durch die Palisaden (S. 130) verdeckt. — 11 M. *West Englewood;* 19 M. *Tappan* (S. 130); 24 M. *West Nyack*, 1 1/2 M. w. von *Nyack* (S. 130). Bei (26 M.) *Valley Cottage* r. der *South Hook Mt.* (S. 130). — 28 1/2 M. *Conger's* ist Station für den *Rodland Lake* (45m), 1 M. s.ö., von wo New York einen großen Teil seines Eisbedarfs bezieht. Die Bahn führt durch einen Tunnel und tritt an *Haverstraw Bay* (S. 130), mit schönem Blick auf den Hudson. L. erhebt sich *High Torn* (S. 130). — 33 M. *West Haverstraw*, mit großen Ziegeleien. Weiter am Fluß entlang. 37 M. *Tompkin's Cove;* 43 M. *Fort Montgomery* (S. 131); 46 1/2 M. **Cranston's**, ein großes Sommerhotel 75m über dem Fluß ($ 5; *Aussicht).

47 1/2 M. **West Point** (*West Point Hotel*, beim Paradeplatz, $ 3-4), der Sitz der bekannten *Militärakademie* zur Ausbildung von Offizieren für die Verein. Staaten-Armee, in schöner Lage am W.-Ufer des Hudson, mit Aussicht auf die Highlands (S. 131). Die Bahn liegt in gleicher Höhe mit dem Flusse, der Paradeplatz und die Gebäude des „Postens" auf einem Plateau 55m über demselben.

West Point wurde zuerst 1778 befestigt und dies „Gibraltar des Hudson" war im Revolutionskriege ein wichtiger Punkt, obschon es hier zu keinem wirklichen Kampfe kam. Arnold war zur Zeit seines Verrats Kommandant des Postens. Washington empfahl den Ort für eine Militärakademie, die aber erst 1812 gegründet wurde.

Die ***West Point Military Academy** zählt durchschnittlich c. 300 Kadetten, die im Alter von 17-22 Jahren durch Kongreßmitglieder oder den Präsidenten der Verein. Staaten ausgewählt werden. Die Disziplin ist durchaus militärisch; der Lehrkurs ist sehr umfassend und dauert 4 Jahre. Die Lehrer sind Offiziere der Armee. Im Juli und August stehen die Kadetten im Lager, doch finden die interessantesten Exercierübungen im April, Mai, Sept. und Okt. statt. Paraden werden bei gutem Wetter täglich abgehalten.

Zum Besuch ist ein Empfehlungsbrief nützlich, doch kann man das meiste auch ohne einen solchen sehen.

Vom Landeplatz führt eine gute in den Fels gesprengte Straße bergan, an (r.) der *Reitschule* vorbei (Zutritt zu den Galerieen gestattet). Die ältern Kadetten reiten vorzüglich und man möge die Gelegenheit, ihren Übungen zuzusehen, nicht versäumen. Auf dem Plateau (gleich w. von der Reitschule) das *Hauptquartier;* weiter die von einer Kuppel gekrönte *Bibliothek*, die *Kapelle* (mit einer allegor. Darstellung des Krieges), das *Akademiegebäude*, die *Kadettenhäuser* und die *Turnhalle*. S. vom Academic Building der *Speisesaal* („Cadets' Mess Hall") mit Bildnissen von Grant, Sherman, Sheridan und andern Offizieren. Alle militär. Übungen finden auf dem schönen, 16 ha großen *Parade Ground* statt, mit Standbildern des *Gen. Sedgwick* (NW.-Ecke) und *Col. Thayer* (SO.-Ecke). N.ö., bei *Fort Clinton*, ein Denkmal *Kosziusko's* (s. unten). Gleich unterhalb des Hügelrückens, n. von der Bibliothek, ein Denkmal für *Dade's Command* (S. 330). Der sog. „Flirtation Walk", am Fuß, führt zu *Kosziusko's Garten*, wo der Polenheld häufig weilte. Die Offizierswohnungen sind an der N.-Seite des Paradeplatzes, die Soldaten-Kasernen weiter abwärts, unterhalb und w. vom West Point Hotel.

Die Aussichten von manchen Punkten des „Postens" sind zwar schön, doch möge man bei ausreichender Zeit nicht versäumen zum **Old Fort**

Putnam (155m) hinaufzugehen. Man folgt der hinter der neuen Turnhalle bergansteigenden Straße und schlägt bei dem (3 Min.) Kreuzweg den dritten Weg links ein, der in 10-15 Min. zu den Trümmern des alten Forts führt. Die Wälle, um die man herumgehen kann, bieten herrliche *Aussichten nach allen Richtungen: den Hudson auf- und abwärts, fast über die ganzen Highlands, Newburgh, die Gebäude des „Postens" (zu Füßen), die rotkuppelige Sternwarte auf einer niedrigeren Anhöhe im S., Cranston's Hotel (S. 131) etc. — Eine aussichtsreiche Straße führt von West Point nach (7 M.) *Cornwall* (s. unten) über die Abhänge von *Crow Nest* (S. 131) und *Storm King* (S. 131), die der rüstige Wanderer besteigen mag.

Die Bahn führt in einem Tunnel unter dem Paradeplatz hindurch, dann am Fuße von *Crow Nest* (S. 131) und *Storm King* (S. 131) entlang, mit schönen Blicken auf die Berge jenseit des Hudson. — 52 M. *Cornwall* (Union, $2), im Sommer viel besucht, mit *Idlewild*, wo der Schriftsteller *N. P. Willis* (1807-67) 15 Jahre wohnte.

57 M. **Newburgh** (*United States Hotel*, $2½-3; *Merchants'*, $2), wohlhabende Stadt und bedeutender Kohlenhafen mit (1890) 23 087 Einw., in schöner Lage am W.-Ufer des Hudson, 40-90m über dem Fluß. An der S.-Seite der Stadt die alte *Hasbrouck Mansion*, zum Teil noch vom J. 1750 stammend, 1782-83 das Hauptquartier Washingtons, dem hier von seinen Offizieren der Königstitel angeboten wurde (Eintritt frei).

Newburgh ist Knotenpunkt eines Zweiges des *Erie Railway* (S. 176) und mittels Fähre über den Hudson mit dem New York & New England Railroad verbunden (s. S. 134).

Weiter stets dicht am Hudson entlang. — 72 M. *Highland* (Dampffähre nach *Poughkeepsie*, S. 134).

88 M. **Kingston** (*Eagle*, *Mansion Ho.*, $2-2½) und *Rondout*, das erstere auf den Höhen etwas vom Flusse ab, das zweite an der Mündung des *Rondout Creek*, sind jetzt zu einer Stadt von 21 381 Einw. vereinigt, mit Cementfabriken und Kohlenhandel.

Kingston ist Knotenpunkt des *Ulster & Delaware Railroad* (nach den Catskill Mts., s. S. 144) und durch Dampffähre mit *Rhinecliff* (S. 134) verbunden. — Be Rondout endet der **Delaware and Hudson Canal**, der 1825-28 zur Ausbeutung der pennsylvanischen Kohlenlager erbaut wurde; er führt bis (108 M.) *Homesdale* und an 2½ Millionen Tons Kohlen werden jährlich auf ihm verschifft.

Weiter in geringer Entfernung vom Flusse. 99 M. *Saugerties*, an der Mündung des *Esopus Creek* (Eisenbahn-Station, 1 M. vom Hudson), beim *Plattekill Clove* (S. 145). — 110 M. *Catskill*, Knotenpunkt des *Catskill Mt. Railway*, s. S. 141. — 115 M. *West Athens*; 120 M. *Coxsackie*. Bei (128 M.) *Coeyman's Junction* zweigt die Bahn nach Buffalo und dem Westen (R. 26b) l. ab.

142 M. *Albany*, s. unten.

20. Albany.

Hotels. *Kenmore (Pl. a: D 4), North Pearl Str., $4; Delavan (Pl. b: D 4), Stanwix Hall (Pl. c: D 5), Broadway, beim Bahnhof, $2½-3½; American, Globe, State Str., $2.

Tramways (meist elektrisch; Fahrpreis 5 c.) führen durch die Hauptstraßen und nach *Troy* (S. 128), *West Albany* und *Greenbush*.

Dampfboote nach *New York* (R. 19a), *Newburgh* (s. oben), *New Baltimore*, *Troy* (S. 128), *Greenbush* (S. 133), *Bath* etc.





ALBANY.
1 : 20.300
0 500 1000 2000 Feet
0 100 200 300 400 500 Mètres
A
B
C
D
E
1
2
3
NORTH ALBANY
Albany St.
N. Pearl St.
Loudonville Plankroad
Broadway
Bridge St.
Mill St.
Van Rensselaer Mansion
Tivoli Lakes
Dam
Tivoli St.
Patroon Creek
Dudley Observatory
Van Woert St.
Colonie St.
Livingston Av.
Third Street
Second Street
First Street
Clinton Avenue
Judson St.
Quail St.
Elk St.
Sherman St.
Central Avenue
Bradford St.
Washington Avenue
Western Av.
Ontario St.
Orange St.
Canal St.
Spruce Street
Lark St.
Knox St.
Swan St.
Ten Broeck St.
N. Pearl St.
Lawrence St.
Colonie St.
Spencer St.
Erie Canal
Lumber District
Canal Basin
Pier
St. Peter's Hospital
St. Joseph's Church
State Armory
Harmanus Bleecker Hall
All Saints'
Washington Park
Park Lake



Hudson River
Union Depot
D.&H.C.Co.'s and N.Y.W.S.&B. Railway Depot
Machine Shop
Freight
Depot
Pier
Day Boat Landing
Steamboat Landing
Greenbush Bridge
St. Peter's Episc. Ch.
Masonic Temple
State Agr. & Geol. Hall
Alb. Hosp.
Gov. Build. & Post Office
Music Hall
Leland Opera House
Alb. Medical College
Cathedral of the Immaculate Conception
Governor's Mansion
Penitentiary
Leonard Place
Schuyler House
GREENBUSH
GROESBECKVILLE
Broadway
Quay
Hamilton St.
Madison Av.
Herkimer St.
Westerlo St.
S. Ferry St.
Rensselaer St.
Schuyler St.
Bassett St.
Fourth Avenue
Third Avenue
Second Avenue
First Avenue
Delaware Av.
Delaware St.
Morton Street
Catharine Street
Providence Street
Warren Street
Park Av.
Myrtle Av.
Elm St.
Jefferson St.
Dove St.
S. Swan St.
Hawk St.
Eagle St.
Alexander St.
Elizabeth St.
Clinton St.
Broad St.
Trinity Place
Ashgrove Place
Prospect Place
Grand St.
S. Pearl St.
Franklin St.
Green St.
Church St.
Hudson Av.
Beaver St.
Howard St.
State St.
Lane
Benjamin Lewis St.
Leonard St.
Clare St.
Sand St.
O'Connell St.
Island Creek
Gansevoort St.
S. First St.
Van Rensselaer I.
Riverside Avenue
Columbia St.
Aiken Av.
First St.
Second Av.
Third Av.
Fourth Av.
Fifth Alley
Herrick St.
East Street
A
B
C
D
E
5
6
7
Wagner & Debes' Geog. Estab. Leipzig.



Cabs jede Person für 1 M. 50 c., 2 M. 75 c. 3 M. $ 1.
Theater. *Leland Opera House*, *Music Hall*, Pearl Str. (Pl. C 5).
Post Office (Pl. D 5), Broadway, Ecke von State Str.

Albany, die Hauptstadt des Staates New York, ist eine blühende Handelsstadt mit (1890) 94 923 Einw., in schöner Lage auf terrassenförmig ansteigenden Hügeln am W.-Ufer des *Hudson*, an der Mündung des Erie und Champlain Kanals. Die Stadt ist im ganzen gut gebaut und erinnert durch ihr sauberes und komfortables Äußere vielfach an ihren holländischen Ursprung. Bierbrauerei und Ofenfabrikation sind ihre wichtigsten Industriezweige, doch ist sie auch als Holzmarkt von Bedeutung. Mit dem O.-Ufer des Hudson ist Albany durch eine Straßen- und zwei Eisenbahnbrücken verbunden (S. 133).

Albany wurde 1614 von den Holländern gegründet und war nächst Jamestown in Virginien (S. 298) die älteste europäische Ansiedelung in den ursprünglichen dreizehn Staaten. Eine Schanze wurde hier 1624 erbaut und *Fort Orange* genannt, aber 1664, als sie in die Hände der Engländer fiel, in *Albany* umgetauft. Das Städtchen trieb lange einen lukrativen Pelzhandel mit den Indianern, zählte aber zu Anfang des XIX. Jahrh. nicht mehr als 5000 Einw. Seit 1798 ist Albany Staats-Hauptstadt.

Im J. 1629 wurde am Hudson das holländische „Patroon“-System eingeführt. Der erste Patroon war *Killian van Rensselaer* von Amsterdam, ein Direktor der westindischen Kompagnie, der, zusammen mit andern, von den Generalstaaten eine Landschenkung erhielt, die sich am Hudson 24 M. lang vom Mohawk River bis Beeren Island unterhalb Albany erstreckte und auf beiden Seiten 24 M. weit landeinwärts lief. Der Patroon war ein vollkommener Feudalherr, mit absolutem Recht über das Land, und seine Pächter waren wenig mehr als Leibeigene. Das Besitztum wurde 1685 in ein Fideikommiß umgewandelt. und bald darauf die übrigen Mitbesitzer von den Van Rensselaer'schen Erben abgefunden. Die Besitzung wurde in der Folge nicht geteilt, sondern ging nach dem Recht der Erstgeburt weiter. Die Patroonschaft bestand durch fünf Generationen, wurde aber nach der Unabhängigkeitserklärung hinfällig. Der letzte Patroon, *Gen. Stephen van Rensselaer*, starb 1839. Nach der Revolution verursachte der Zwang der Zinszahlung an den Patroon den sog. „Anti-Rent War“, der den Staat New York in Unruhen stürzte und wiederholt das Aufgebot der Miliz nötig machte. Das Besitzrecht der Van Rennsselaers wurde durch alle Staatsgerichtshöfe bestätigt. Col. Church kaufte im J. 1853 die Rechte der Van Rensselaers und die meisten Pächter sind jetzt freie Eigentümer ihrer Ländereien.

Der **Erie Canal**, der den Lake Erie bei Buffalo mit dem Hudson bei Albany verbindet, wurde 1817-25 mit einem ursprünglichen Kostenaufwand von $ 7 500 000 erbaut, der seitdem auf $ 45 000 000 gestiegen ist, incl. Verbreiterung, Wasserzufuhr, und Anschlüssen (Lake Champlain etc.). Er ist ein Denkmal der Voraussicht des Gouverneurs *De Witt Clinton* (S. 51), der trotz aller Opposition das Werk zu Ende führte und so einen mächtigen Impuls zur Entwickelung New Yorks als Handelsmetropole gab. Der Kanal ist 360 M. lang, 2,15m tief, auf seinem Grunde 17m und an der Oberfläche 21m breit; er senkt sich mittels 72 Schleusen um 174m, und wird hauptsächlich zum Transport von Korn, Salz und Holz benutzt (jährlicher Umsatz 6 000 000 Tons mit einem Wert von $ 300 000 000).

Beide *Bahnhöfe* (Pl. D 4) liegen dicht beim *Broadway*, der mit dem Hudson fast parallel laufenden Haupt-Geschäftsstraße der Stadt. Unweit südl. an der Ecke von State Str. das *Postamt* (Pl. D 5).

*State Street, 45m br., führt r. hinan zum (5 Min.) Capitol (s. unten). Die von ihr nach beiden Seiten auslaufende *Pearl Street* enthält die besten Kaufläden. R. an der Ecke von N. Pearl Str. die *New*

York State National Bank, nach der Inschrift das älteste Bankgebäude in den Verein. Staaten (seit 1803 als solches benutzt).

In *N. Pearl Street* (Pl. D, 4) die *Young Men's Christian Association* und das *Kenmore Hotel* (beide l., an der W.-Seite). — Ein Haus an der Ecke von Columbia Str., aus holländ. Ziegeln 1710 erbaut, gilt für das älteste in Albany.

S. Pearl Street endet am ($2^1/_4$ M.) *Norman's Kill*. — Schuyler Str., $^3/_4$ M. von State Str., führt von S. Pearl Str. r. zu der alten **Schuyler Mansion* (Pl. C 6), jetzt ein röm.-kath. Asyl, von Gen. Philip Schuyler 1760-61 erbaut. Alex. Hamilton vermählte sich hier 1780 mit Elizabeth Schuyler, und eine Kerbe in der alten Treppe soll von dem Tomahawk eines Indianers herrühren, der mit seinen Genossen 1781 den Gen. Schuyler wegzuschleppen versuchte.

Etwas weiter aufwärts in State Str. l. das *State Museum of Natural History* (Pl. C 4; tägl. 10-6), mit zoologischen, botanischen, mineralog. und landwirtschaftl. Sammlungen. Gegenüber *St. Peter's Episcopal Church* (Pl. C 3).

Das ***State Capitol** (Pl. C 4), in dominierender Lage an State Str., ist ein großartiger Bau im französ. Renaissancestil, in Form eines 90m br. und 120m tiefen Vierecks, mit einem Mittelturm, der 90m hoch werden soll, und vier Ecktürmen. Der innere Hof ist 32m lang und 28m br.; über den obern Fenstern die Wappen der Familien Stuyvesant, Schuyler, Livingston, Jay, Clinton und Tompkins. Das Gebäude, aus hellem Granit, der sich von den roten Ziegeldächern trefflich abhebt, ist eins der größten in den Verein. Staaten und bedeckt ein Areal von $1{,}_{20}$ ha (vgl. S. 226). Es wurde nach (späterhin mehrfach umgestalteten) Plänen von *Thomas Fuller* 1869 begonnen und nähert sich jetzt erst der Vollendung, wird aber zum Teil bereits benutzt. Die Gesamtkosten werden sich auf c. $ 25 000 000 stellen.

Inneres (innerhalb des n. Eingangs gedruckte Führer und Photographieen zu haben; Begleiter auf Anmeldung in der Office des Superintendent).

Das ERDGESCHOSS, das Bureaux und Comité-Zimmer enthält, ist mit den obern Stockwerken durch Aufzüge und zwei schöne Treppen verbunden. Die *Assembly Staircase*, an der N.-Seite, aus Braunstein, führt zum *Golden Corridor*, der sich 42m lang an der Hofseite des N.-Flügels hinzieht. Schöner noch ist die **Senate Staircase*, an der SO.-Seite, in reichster Sandsteinskulptur.

Der ERSTE STOCK wird gleichfalls hauptsächlich von Offices eingenommen. In der SO.-Ecke der *Governor's Room* oder die *Executive Chamber* (12×24m), mit Mahagoni-Vertäfelung und spanischen Ledertapeten. Die farbige Marmordekoration des *S.-Corridors* ist sehr wirkungsvoll. Am O.-Ende der N.-Seite der *Old Court of Appeals*, der jetzt die wertvolle *Staatsbibliothek* von 150 000 Bänden enthält und sich auf den Golden Corridor öffnet (s. oben).

ZWEITER STOCK. Die **Assembly Chamber** (nahe dem O.-Ende der N.-Seite), 42m lang und 25m br. (einschl. der Galerieen), ist ein Muster gotischer Zimmerdekoration. Das großartige 17m h. Kreuzgewölbe wird von vier massiven Säulen aus rotem Granit getragen. Die N. und S.-Wand sind mit Fresken von *Hunt* geschmückt, aber ebenso wie das gewölbte Dach durch einen hölzernen Einbau verdeckt, der die Akustik des Saals verbessern soll. Während der Sitzungen ist der Zutritt zu den Galerieen gestattet. — Der *Court of Appeals*, am O.-Ende der S.-Seite, ist ein schöner, 16m langer und 11m br. Raum, mit rotem Eichenholz, Marmor und mexikan. Onyx ausgeschmückt. Anstoßend die ***Senate Chamber**, einer der prachtvollsten Sitzungssäle der Welt, nach *Richardsons* Entwürfen ausgeführt, 30m lang, 18m br. und 15m hoch, mit schöner Eichenholzdecke, Wandverkleidungen in mexikan. Onyx und Tennessee-Marmor, vergoldetem Fries

und Glasgemälden in den Fenstern. Die Galerieen werden von Bogen aus gelbem Siena-Marmor getragen, die auf dunkelroten Granitsäulen ruhen. — Der *Lieutenant Governor's Room* ist vom W.-Vorzimmer der Senate Chamber aus zugänglich.

Der Dritte Stock oder Gallery Floor (Elevator) enthält auf der N.-Seite Comité-Zimmer und Eingänge zu den Galerieen des Assembly Room; an der S.-Seite gleichfalls Comité-Zimmer, die Eingänge zu den Senats-Galerieen und das *militär-statistische Büreau* (W.-Ende; offen 9-5) mit einer Sammlung von Fahnen aus dem Bürgerkriege, Photographieen, Erinnerungen an Lincoln etc.

An der O.-Seite des Capitols der kl. *Capitol Park.* N.ö., an der Ecke von Eagle Str. und Maiden Lane, die ***City Hall** (Pl. C 4), von *H. H. Richardson* 1881-83 in freier Behandlung südfranzösischer Gotik erbaut, mit stattlichem Turm. Daneben n. die *State Hall*, in welche die naturhistor. Sammlungen (S. 138) verlegt werden sollen. Gegenüber der *Academy Park* und die *Albany Academy* (für Knaben).

In Eagle Str. weiter südl. das *Albany Medical College* (Pl. C 5) mit guten Sammlungen. An der Ecke von Madison Ave. die röm.-kath. Kathedrale der *Immaculate Conception*, im got. Stil, mit 64m hohen Türmen, reich geschmücktem Innern und schönen Glasgemälden.

W. vom Capitol führt State Str. (Tramway) zum (1/2 M.) ***Washington Park** (Pl. AB 3, 4), 32ha groß, mit hübschen Anlagen und Aussichten auf die Catskills und Helderberge. In Willett Str., an der O.-Seite des Parks, das stattliche *State Normal College* (Pl. B 4).

In Washington Avenue (Pl. BC 3, 4), die vom Capitol-Park n.w. parallel mit State Str. sich hinzieht, die stattliche neue *Harmanus Bleecker Hall* (Pl. B 3) für öffentliche Versammlungen, Konzerte etc. Daneben, an der Ecke von Lark Str., die *State Armory*.

In Swan Str., nicht weit n. von Washington Ave. und wenige Min. vom Capitol, die neue protestantisch-bischöfl. ***All Saints' Cathedral** (Pl. C 4) im engl.-got. Stil, nach *R. W. Gibson*'s Plänen 1884 begonnen und noch unvollendet.

Folgt man Broadway (S. 137; elektr. Trambahn) von den Bahnhöfen in n. Richtung, so erreicht man r. unweit der Ecke von Manor Str. die (3/4 M.) **Van Rensselaer Mansion** (Pl. E 2), die ehem. Residenz des Patroon (S. 137), 1765 erbaut, jetzt vernachlässigt und verfallen. Auf einem Hügel gegenüber (Pl. D 2) das **Dudley Observatory** (60m; Besuch Di. Abends gestattet, nach vorherigem schriftlichen Ansuchen beim Direktor), das in kurzem in einen Neubau an Lake Avenue beim Washington Park verlegt werden soll.

Von hier kann man mit elektr. Tram (5 c.) zum (20 Min.) *Rural Cemetery* und nach (1/2 St.) *West Troy* (S. 127) weiterfahren. Beim Besuch des ***Rural Cemetery** hat man, nachdem man den Tramway verlassen hat, noch 10 Min. zu gehen, bis man (r.) den hübschen Thorbau des Friedhofs erreicht (gegenüber l. der Eingang zum *St. Agnes Cemetery*). Hauptsehenswürdigkeit ist der *Engel am Grabe von *E. D. Palmer*, an der S.-Seite des Friedhofs (man halte sich l. möglichst nahe am Gitter des St. Agnes Cemetery, bis man die Höhe des S.-Rückens erreicht; schöne Aussicht). In der Nähe das Grab des *Gen. Schuyler* (S. 138) und unweit n. das des *Präsidenten Arthur*.

Von Albany leicht zu erreichende Punkte sind, außer den Orten am Hudson (S. 132), *Saratoga* (S. 160), die *Catskills* (S. 141), die *Adirondacks*

(S. 160), *Howe's Cave* (s. unten), *Sharon Springs* (s. unten), *Cooperstown* (s. unten) und *Lake George* (S. 162). — *Shakers*, 7 M. n.w., war die erste Shaker-Niederlassung in Amerika (1774) und der Begräbnisplatz von Mother Ann Lee († 1784).

21. Von Albany nach Binghamton.

142 M. Delaware & Hudson Railroad *(Susquehanna Division)* in 4³/₄-5¹/₄ St. (Fahrpreis $4.25).

Die Bahn steigt w. bergan. 11 M. *Voorheesville* (S. 174). L. die *Helderberg Mts.*, nach denen die Helderberg-Kalksteinformationen benannt sind. Bei (27 M.) *Quaker Street*, wo die Bahn von Mechanicsville und Saratoga einmündet, r. die merkwürdige „Trestle"-Brücke des *Dodge Coal Storage Apparatus.*

39 M. *Howe's Cave* (237m; *Pavilion Hotel, $2¹/₂) ist Station für die merkwürdige Höhle d. N.

*__Howe's Cave__, ein alter unterirdischer Wasserlauf im Kalkstein des Untern Helderberg, nach ihrem Entdecker Lester Howe (1842) benannt, ist vom Pavilion Hotel zugänglich (Eintr. $1 incl. Führer und Anzug; Zeitdauer der Besichtigung 3-4 St.). Die Tropfsteinbildungen sind zum Teil sehr schön; die interessantesten Partieen haben bezeichnende Namen, darunter der „Stygian Lake", über den man im Boot überfährt. Man wird bis zu einem Punkte c. 3 M. vom Eingange geführt, doch erstreckt sich die Höhle noch mehrere Meilen weiter.

45 M. *Cobleskill* (Hotel Augusta, $2), Knotenpunkt für (13 M.) *Sharon Springs* und (22 M.) *Cherry Valley.*

Sharon Springs (410m; *Pavilion*, schön gelegen, $3¹/₂; *Union*, $3; *Sharon Ho.*, $2¹/₂-3; *American, Mansion Ho.*, *Fethers*, *Howland*, *Vanderbilt*, $2), in einem bewaldeten Thälchen reizend gelegen, wird wegen seiner schwefel- und kohlensäurehaltigen Quellen viel besucht. Gleich unterhalb des Badehauses, bei der alten Brücke n. vom Dorf, bildet der Bach einen hübschen 18m hohen Wasserfall. Die Piazza hinter dem Pavilion Hotel bietet einen ausgedehnten Blick über das Mohawk-Thal, mit den fernen Adirondacks im Hintergrund. Schöner noch ist die Aussicht von **Prospect Hill*, ³/₄ M. n.w. an der Straße nach Cherry Valley.

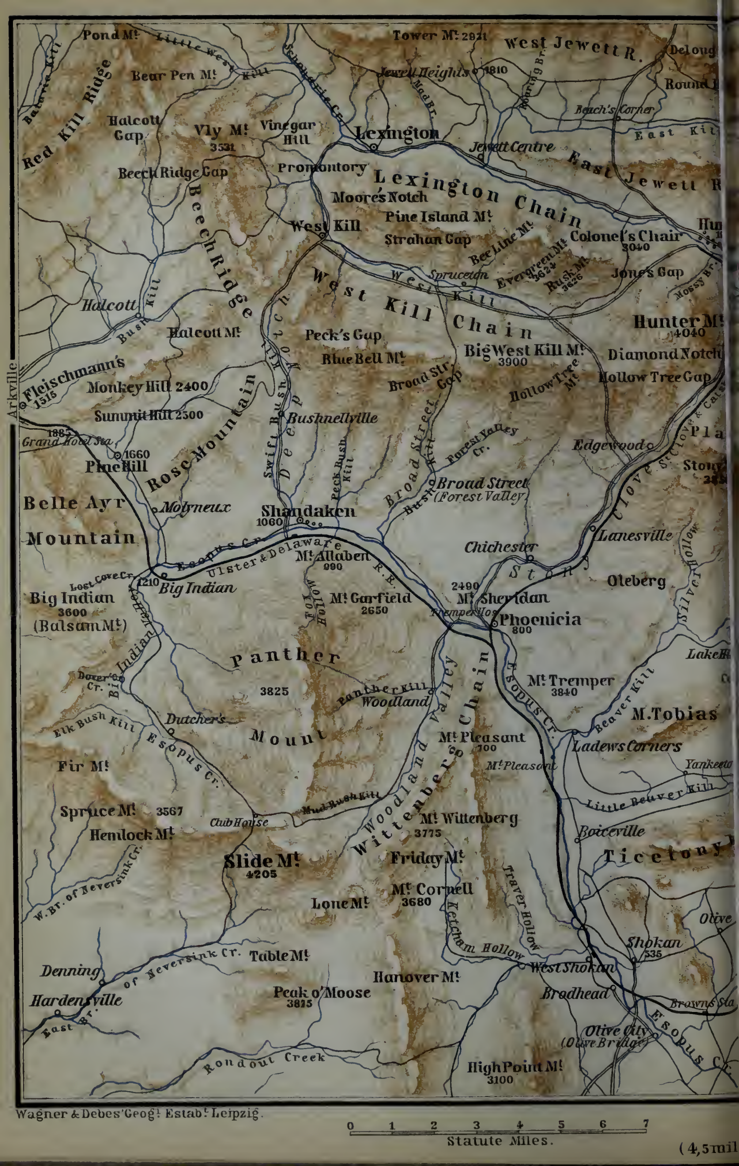
22 M. **Cherry Valley** (402m), kleiner Sommerfrischort mit Hotels und Pensionen. 1778 wurden sämtliche Einwohner von den Indianern erschlagen oder weggeschleppt. Lohnende Spazierfahrt nach (14 M.) *Richfield Springs* (S. 167).

50 M. *Richmondville;* 67 M. *Schenevus.* — Von (75 M.) *Cooperstown Junction* führt eine Zweigbahn nach (16 M.) *Cooperstown.*

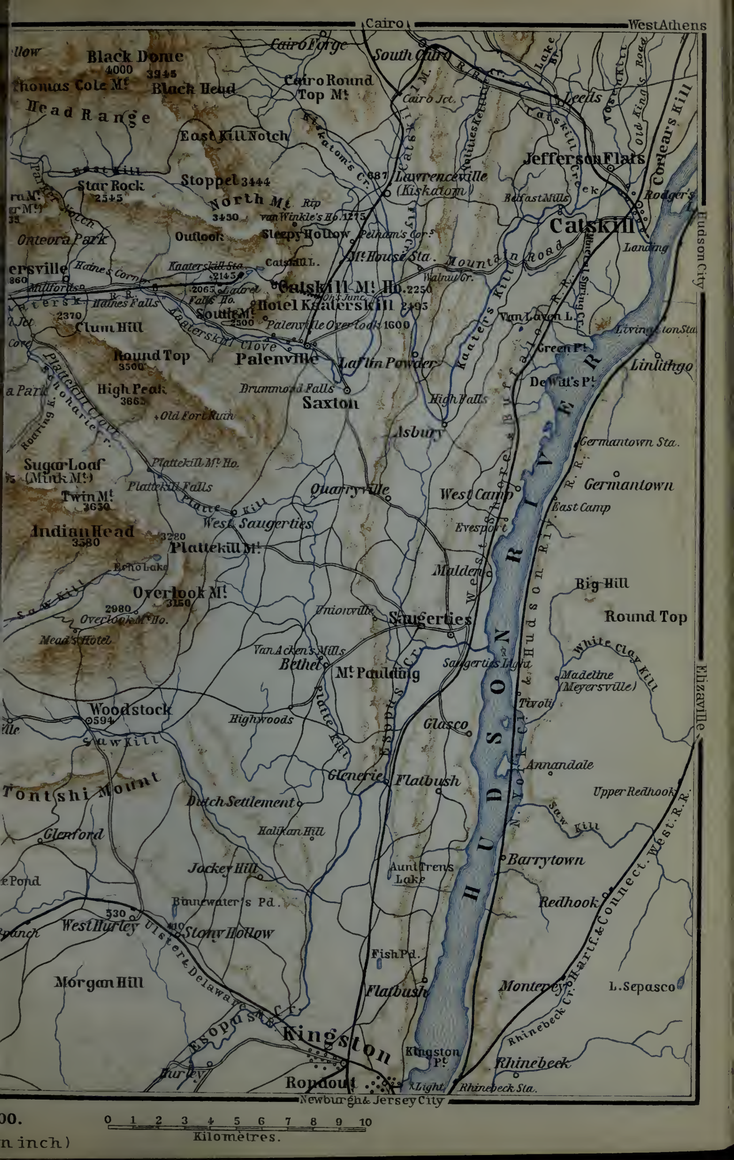
Cooperstown (378m; **Fenimore Ho.*, $2-3; *Central*, *Carr's*, *Ballard's*, $2), Dorf mit 2657 E., am untern (S.) Ende von Otsego Lake hübsch gelegen, wurde 1798 von *Wm. Cooper* gegründet, dem Vater des Schriftstellers *J. Fenimore Cooper* (1789-1851), der hier wohnte und starb und die Umgegend in seinen Romanen verherrlichte. Die alte *Cooper Mansion* in Fair Str. (r. Seitenstraße von Main Str.) ist noch vorhanden und durch eine Inschrifttafel bezeichnet.

*__Otsego Lake__ (Coopers „Glimmerglas"), 9 M. lang und ³/₄-1¹/₂ M. br., ist einer der hübschesten New Yorker Seen. Der *Susquehanna* fließt am Ende von Main Str. aus ihm ab. Zwei kleine Dampfer fahren regelmäßig auf dem See, mit Anschluß am N.-Ende an die Coaches nach (7 M.) *Richfield Springs* (S. 167). Die Fahrt oder Wanderung um den See herum (c. 20 M.) ist sehr lohnend. Den Susquehanna überschreitend, erreicht man (5 Min.) einen Kreuzweg, wo Fußgänger die Stufen r. im Walde hinansteigen mögen. Nach 13 Min. kreuzt man eine Fahrstraße und erreicht (l. halten) in 3-4 Min. das Sommerhaus auf *Prospect Rock* (438m), mit schöner Aussicht auf Cooperstown und den See. Auf demselben Wege zurück und weiter am See entlang; 7 Min. Friedhof, mit Denkmal F. Coopers. 2-3 Min. weiter führt ein Pfad l. zum





Pond Mt
Little West Kill
Bear Pen Mt
Red Kill Ridge
Halcott Gap
Vly Mt 3531
Vinegar Hill
Tower Mt 2921
West Jewett R.
Jewett Heights 1810
Lexington
Jewett Centre
East Jewett R
East Kill
Beach's Corner
Beech Ridge Gap
Promontory
Lexington Chain
Moore's Notch
Pine Island Mt
West Kill
Strahan Gap
Bee Line Mt
Colonel's Chair 3040
Evergreen Mt 3624
Rusk Mt 3626
Spruceton
Jones Gap
Beech Ridge
West Kill Chain
Halcott
Bush Kill
Halcott Mt
Peck's Gap
Blue Bell Mt
Hunter Mt 4040
Big West Kill Mt 3900
Broad Str. Gap
Diamond Notch
Hollow Tree Mt
Hollow Tree Gap
Fleischmann's 1515
Monkey Hill 2400
Summit Hill 2500
Rose Mountain
Deep Hollow
Swift Bush Kill
Bushnellville
Peck Bush Kill
Broad Street Kill
Forest Valley Cr.
Edgewood
Arkville
1885
Grand Hotel Sta.
1660
Pine Hill
Belle Ayr Mountain
Molyneux
Shandaken 1060
Broad Street (Forest Valley)
Bush Kill
Stony Clove
Lanesville
Silver Hollow
Esopus Cr.
Ulster & Delaware R.R.
Mt Allaben 990
Chichester
Lost Cove Cr.
1210
Big Indian
Big Indian 3600 (Balsam Mt)
Fox Hollow
Mt Garfield 2650
2490
Mt Sheridan
Tremper Hos.
Phoenicia 800
Oleberg
Big Indian Valley
Panther Mount
3825
Panther Kill
Woodland
Woodland Valley
Wittenberg Chain
Esopus Cr.
Mt Tremper 3840
Beaver Kill
M. Tobias
Dover Cr.
Elk Bush Kill
Dutcher's
Mt Pleasant 700
Mt Pleasant
Ladews Corners
Fir Mt
Esopus Cr.
Yankeeto
Little Beaver Kill
Spruce Mt 3567
Hemlock Mt
Club House
Mud Bush Kill
Mt Wittenberg 3775
Boiceville
Ticetony
W. Br. of Neversink Cr.
Slide Mt 4205
Friday Mt
Mt Cornell 3680
Lone Mt
Traver Hollow
Ketcham Hollow
Olive
Shokan 535
West Shokan
Denning
East Br. of Neversink Cr.
Table Mt
Hanover Mt
Bradhead
Hardenville
Peak o' Moose 3825
Olive City (Olive Bridge)
Browns Sta.
Esopus Cr.
Rondout Creek
High Point Mt 3100
Wagner & Debes' Geogr. Estabt. Leipzig.
0 1 2 3 4 5 6 7
Statute Miles.
(4,5 mil



Cairo
West Athens
Black Dome
4000
3945
Black Head
Thomas Cole Mt
Head Range
Cairo Forge
South Cairo
Cairo Round Top Mt
Cairo Jct.
Leeds
Lake
East Kill Notch
Kiskatom's Cr.
Catskill
Jefferson Flats
Old Kings Road
Coxsackie
Stoppel 3444
Star Rock
2545
North Mt
Rip van Winkle's Ho.
3430
1215
687
Lawrenceville
(Kiskatom)
Belfast Mills
Catskill Cr.
Catskill
Rodger's
Onteora Park
Outlook
Sleepy Hollow
Pelham's Cors.
Mt. House Sta.
Mountain Road
Landing
Hudson City
Kaaterskill Sta.
Haines Cors.
2145
Catskill L.
Walnut Gr.
Milford
Haines Falls
2065
Laurel
Falls Ho.
Catskill Mt. Ho. 2250
Oh's Junc.
Hotel Kaaterskill 2495
South Mt.
2500
2370
Palenville Overlook 1600
Van Laven L.
Clum Hill
Kaaterskill Clove
Kaaterskill
Green Pt.
Livingston Sta.
Round Top
3500
Palenville
Laflin Powder
Linlithgo
Plattekill Clove
Schoharie Cr.
Roaring K.
High Peak
3665
Drummond Falls
Saxton
De Witt's Pt.
High Falls
Old Fort Ruin
Asbury
Germantown Sta.
Sugar Loaf
(Mink Mt.)
Plattekill Mt. Ho.
Plattekill Falls
Quarryville
West Camp
Germantown
Twin Mt.
3630
Platte Kill
East Camp
West Saugerties
Evesport
Indian Head
3580
3280
Plattekill Mt.
Echo Lake
Malden
Big Hill
Overlook Mt.
3150
Saw Kill
2980
Overlook Mt. Ho.
Unionville
Saugerties
Round Top
Mead's Hotel
Van Acken's Mills
Bethel
Mt. Paulding
Saugerties Light
White Clay Kill
Madeline
(Meyersville)
Tivoli
Woodstock
594
Highwoods
Esopus Cr.
Glasco
Saw Kill
West Shore & Buffalo R.R.
Hudson River R.R.
N. York C. & Hudson R.R.
Annandale
Eliza ville
Tontshi Mount
Glenerie
Flatbush
Upper Redhook
Dutch Settlement
Hudson River
Halikan Hill
Glenford
Saw Kill
Barrytown
Jockey Hill
Aunt Trens Lake
Binnewater's Pd.
Redhook
Hartf. & Connect. West. R.R.
530
West Hurley
Stony Hollow
Ulster & Delaware R.R.
Fish Pd.
Morgan Hill
Flatbush
Monterey
L. Sepasco
Esopus Cr.
Kingston
Rhinebeck Cr.
Kingston Pt.
Rhinebeck
Hurley
Rondout
Light
Rhinebeck Sta.
Newburgh & Jersey City
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Kilomètres



Fairy Spring hinab. *Point Judith*, mit Kingfisher's Tower, ist von hier 1½ M. entfernt.

Folgt man dem W. Seeufer, so kommt man an vielen der aus Coopers „Lederstrumpf-Erzählungen" bekannten Orte vorbei. ½ M. *Hannah's Hill* und *Musk-rat Cove;* 2½ M. *Leatherstocking Falls;* 3 M. *Three Mile* oder *Wild Rose Point*, wo Hetty Hutter landete. Daneben *Mohican Glen.* Von *Five Mile Point* führt eine Straße zum Gipfel des *Mt. Otsego* (853m; Whs. und Aussichtsturm), mit ausgedehnter Fernsicht. 6 M. *Hutter's Point*, der Schauplatz der Schlußereignisse der Erzählung. Eine weiße Boje im See bezeichnet die Stelle von „Hutter's Castle". Der Dampfboot-Landeplatz ist c. 2 M. weiter.

Zahlreiche andre lohnende Ausflüge lassen sich von Cooperstown unternehmen. Es ist 13 M. von *Cherry Valley* (S. 140) und 20 M. von *Sharon Springs* (S. 140) entfernt.

82 M. *Oneonta* (330m), mit Bahnwerkstätten und Hopfenhandel; 119 M. *Nineveh* (Zweigbahn nach *Wilkesbarre*, S. 204); 127 M. *Tunnel Station;* hier durch einen ½ M. l. Tunnel.

142 M. *Binghamton* (262m), s. S. 176.

22. Die Catskill Mountains.

Die Haupteingangspforten zu den Catskills sind *Rondout* (S. 144) und *Catskill* (s. unten), beide am W.-Ufer des Hudson gelegen und von New York mit *Dampfboot* (R. 19a; Fahrpreise $1, $1½), mit dem *West Shore Railroad* (S. 134; $2.18) oder dem *New York Central & Hudson River Railroad* (R. 19b) und Fähre ($2.18) zu erreichen. Durchgehende Billette nach den Hauptpunkten in den Bergen werden auf diesen Routen ausgegeben (z. B. zum *Catskill Mt. Ho.*, $2.75 bis 3.93); überall prompte Anschlüsse. Von NW. sind die Catskills über *Stamford* zu erreichen (vgl. S. 54).

Die ***Catskills**, die indianischen *Onti Ora* oder „Berge des Himmels", sind eine vorgelagerte Gruppe des großen Appalachian Systems, die mit dem Hudson 12-15 M. parallel läuft, 8-9 M. von seinem W.-Ufer. Die Catskills liegen hauptsächlich in Greene County, New York, und umfassen ein Gebiet von etwa 5000 Sq.-M. Der Name ist von dem holländischen *Katzberge* hergeleitet, nach den hier zahlreichen Wildkatzen (Kill = Bach, Schlucht). Nach W. fallen sie sehr steil ab und erscheinen vom Hudson wie eine fast senkrechte 600-900m hohe Mauer. Manche Berge, mit ihren tiefen, durch Bergströme eingerissenen Schluchten („Cloves"), haben einen fast alpinen Charakter. Die höchsten Gipfel sind *Slide Mt.* (1281m; S. 146) und *Hunter Mt.* (1230m; S. 145). Ihre malerische Scenerie, kühle und erfrischende Luft und leichte Zugänglichkeit ziehen im Sommer zahlreiche Besucher an; gute Hotels und Pensionen (meist von Juni bis Sept. geöffnet) sind ausreichend vorhanden (am besuchtesten das *Kaaterskill Hotel* und das *Catskill Mountain House*, S. 142, 143). Die interessantesten Punkte lassen sich zur Not in einem Tage besuchen, indem man von Catskill eine Rundtour zu einem dieser Hotels und von da über *Stony Clove* und den *Kaaterskill Railroad* nach *Tannersville*, *Phoenicia* und *Kingston* (oder umgekehrt) macht; um die Berge näher kennen zu lernen, ist ein Aufenthalt von 2-3 Wochen erforderlich. Die Catskill-Eisenbahnen stellen im Winter meist ihre Fahrten ein. Die Bergströme bieten dem Angler reiche Beute (Forellen). Der rote Catskill-Sandstein gehört den jüngsten devonischen Schichten Amerikas an.

a. Von Catskill zum Catskill Mountain House und dem Hotel Kaaterskill.

Catskill (29m; *Prospect Park Hotel*, mit Aussicht auf den Hudson, $3-4; *Grant House*, 1 M. w., mit Aussicht, $3; *Windsor*, *Irving Ho.*, $2-3), ein Dorf mit 4920 E., liegt reizend am W.-

Ufer des Hudson, an der Mündung des *Catskill Creek*. Die Umgebung bietet zahlreiche kleinere und größere Ausflüge; Bootfahrten und Angelfischerei in den beiden Flüssen.

Catskill ist Ausgangspunkt des schmalspurigen CATSKILL MOUNTAIN RAILROAD nach (13 M.) *Cairo* (35-45 Min.) und (16 M.) *Palenville* (3/4-1 St.). Die Bahn führt am Catskill Creek aufwärts nach (8 M.) *South Cairo* und (10 M.) *Cairo Junction.*

Zweigbahn nach (3 M.) **Cairo** (105m; *Columbian*, $3; *Winter Clove Ho.*, $2), billiger kleiner Sommerfrischort, mit hübscher Aussicht auf die Catskills.

Jenseit Cairo Junction umzieht die Bahn den Fuß des *Cairo Round Top Mt.* — 12 M. *Lawrenceville.* — 14 M. *Mountain House Station*, wo die Straße zum *Catskill Mountain House* beginnt.

Die *Straße zum Catskill Mountain House (4 1/4 M.) steigt sehr steil und rüstige Fußwanderer werden den Weg fast ebenso rasch zurücklegen wie die Wagen. Hinter der (1/2 M.) Zollthür am Fuß des Berges wendet man sich l. bergan zum *Sleepy Hollow*, dem Schauplatz von Rip van Winkle's wundersamem Abenteuer, und zum (1 M.) *Rip van Winkle House* (388m). Eine Felsplatte wird als der Ort seines zwanzigjährigen Schlummers gezeigt. Weiter windet sich die Straße den „Dead Ox Hill" hinan, umzieht „Cape Horn", führt über den „Short Level", wendet sich wieder scharf l., den „Featherbed Hill" hinan, über den „Long Level", und erreicht in ein paar weitern Kurven den hintern (W.) Eingang des *Catskill Mt. House* (s. unten).

15 1/4 M. *Otis Junction*, Ausgangspunkt des OTIS ELEVATING RAILWAY, der in 10 Min. direkt zum *Catskill Mt. House* führt (Bahnlänge 1 1/3 M., Steigung 487m, Fahrpreis 75 c.). Diese neue, 1892 eröffnete Bahn kürzt die Fahrzeit zwischen Catskill und dem Mountain Ho. um mehr als 1 St. Das *Hotel Kaaterskill* (S. 142) ist vom obern Endpunkt der Bahn 1 M. entfernt.

16 M. **Palenville** (*Stony Brook Ho.*, $2-3; *Maple Grove Ho.*, *Pine Grove Ho.*, *Winchelsea*, $2; *Palenville Ho.*, 1 M. vom Bahnhof, $2), in schöner Lage am Eingang der Kaaterskill Clove (s. unten), ist 3 M. vom Kaaterskill Hotel entfernt, das seine Wagen zur Bahn sendet (s. unten). Palenville wird von Malern viel besucht; die Umgebung bietet zahlreiche lohnende Ausflüge. Coaches gehen von hier nach *Haines's Falls* und *Tannersville* (S. 145).

Die ***Kaaterskill Clove** ist eine enge waldige Schlucht, ähnlich den Notches in den White Mts. (S. 111), vom *South Mountain* (s. unten) r. und dem *High Peak* (S. 143) und *Round Top* (S. 143) l. eingeschlossen. Ein steiniger Weg, der beim Palenville Hotel, 1 M. vom Bahnhof, den Bach überschreitet, führt die Schlucht hinan. 1/3 M. *Artist's Grotto* und *La Belle Falls;* etwas weiter zwei Bergstürze. Beim (1 M.) *Profile Rock* über den Bach (von der Brücke rückwärts ist das „Profil" zu sehen). 1/4 M. *Fawn's Leap;* 1/4 M. *Buttermilk Falls;* 1/4 M. Brücke über *Lake Creek.* Hier entweder r. durch eine Seitenschlucht zu den (1 M.) *Kaaterskill Falls* oder in der eigentlichen Clove weiter bis (1 1/4 M.) *Haines's Falls* (S. 146) und (1 1/4 M.) *Haines's Corner* (S. 145).

Das **Catskill Mountain House** (678m; täglich $2-4, wöchentlich $14-25 je nach Zimmer und Jahreszeit; 400 Betten) liegt herrlich auf dem Kamme des *South* oder *Pine Orchard Mountain* (762m). Die **Aussicht von dem Felsplateau vor dem Hause ist einzig in ihrer Art.

Der ö. Absturz des Berges gegen die Ebene ist so steil, daß man über die Gondel eines Luftballons oder von den Zinnen eines 600m h. Turms hinabzublicken glaubt. Das Flachland zwischen dem Gebirge und dem 10 M. entfernten Hudson ist zu den Füßen des Beschauers wie eine Karte ausgebreitet, mit schachbrettartigen Felderquadraten, Flecken von Wald, Dörfern und Farmhäusern. Im W. ist Catskill sichtbar, und etwas weiter n. Athens (S. 132) und Hudson (S. 134). Die an den Ufern des Hudson hineilenden Züge erscheinen wunderbar scharf und klar. Den ö. Hintergrund bilden die blauen Berkshire Hills, über denen bei hellem Wetter die White Mts. in verschwimmenden Umrissen sichtbar sind.

Spaziergänge. Folgt man der nach North Mt. und North Lake führenden Straße und schlägt den ersten r. abzweigenden Weg ein, so erreicht man bald den (10 Min.) *Artist's Rock*, am O.-Rande von North Mt.; von hier einige Stufen hinan zum (3 Min.) *Prospect Rock*, mit umfassender Aussicht. Der Felsenpfad führt weiter zum (5 Min.) *Sunset Rock*, wendet sich dann l. zur (7 M.) *Jacob's Ladder* und dem *Bear's Den* (*Aussicht) und endet 10-12 Min. weiter bei *Newman's Ledge* (Aussicht auf Sleepy Hollow, S. 142). — Ein 5 Min. vom Bear's Den l. abzweigender Pfad führt zum Kamme des **North Mountain** (1051m), dessen Umwanderung 4-5 St. erfordert. Der Pfad führt durch den „*Burnt District*" (durch Waldbrände verheertes Land) zum *Cellar*, einer Felshöhlung 20 Min. vom Bear's Den, und wendet sich dann l. um den Bergkamm herum zum (1/2 St.) *First Outlook*, auf dem Gipfel des Berges, und dem (10 Min.) *Second Outlook*. Der von hier durch Wald hinabführende Pfad ist streckenweise undeutlich, aber kaum zu verfehlen, wenn man im allgemeinen der Richtung auf das Hotel zu folgt und den Kompaß zu Hilfe nimmt, sowie auf die zum Hotel führenden Wasserleitungsröhren achtet (1 1/2-2 St.; für Ungeübte Führer ratsam). — Folgt man dem beim Beginn des North Mt. Weges l. abzweigenden Pfade, am O.-Ende des North Lake vorbei, so erreicht man am Bache ansteigend (1/2 St.) *Mary's Glen*, mit kleinen Wasserfällen. Zurück oberhalb der Fälle über den Bach und s.w. zum (1/4 St.) „*Charcoal Pit*", an der Straße, 8 Min. vom Hotel.

Das Catskill Mt. House ist c. 1 M. vom Kaaterskill Hotel entfernt, und die Ausflüge von diesem lassen sich ebenso gut vom erstern aus unternehmen.

Die *Straße von Palenville zum Hotel Kaaterskill (3 M., s. oben; Coach $1 1/2, Koffer 50 c.) führt vom Bahnhof w. durch das Dorf, wendet sich dann r. und steigt an der N.-Seite der Kaaterskill Clove hinan. Nach 1 1/2 M. kreuzt sie den sog. *Gulf*, mit dem *Point of Rocks* und *Indian Head* oben r., und wendet sich 1/2 M. weiter in einer großen Schleife wieder zurück, um nach 1/2 M. das obere Ende des Gulf c. 150m über dem untern Kreuzungspunkte zu überschreiten. L. zweigt der *Ledge Drive* ab (S. 144). 1/2 M. weiter das —

***Hotel Kaaterskill** (760m; täglich $ 4-5, wöchentlich $ 21-25; 1500 Betten einschl. der Dependancen), der fashionabelste Aufenthaltsort in den Catskills, auf einem der höchsten Punkte des *South Mt.* (S. 142), mit prächtiger, der vom Mountain House (s. oben) kaum nachstehender Aussicht. Unmittelbar s.w. erheben sich *High Peak* (1117m) und *Round Top* (1067m), vom Fuß bis zum Gipfel mit schönem Wald bedeckt; gerade im W. *Hunter Mt.* (1234m). *Kaaterskill Station* (S. 146) liegt 1/4 St. w., am Ende von South Lake.

Ausflüge. Die meisten Fuß- und Fahrwege sind durch Handweiser und farbige Striche an den Felsen gut markiert und nicht zu verfehlen.

Zum Catskill Mt. House (1-1 1/4 M.) führen verschiedene Wege, vor dem Hotel (ö.) und n. davon beginnend, über *Fairy Spring*, den *Mossy Path*, die *Druid Rocks*, den *Lemon Squeezer* und *Ledge Path*. Der letztere führt am O.-Rande des Berges entlang, mit schönen Blicken auf das Hudsonthal, besonders von der (1/2 M.) *Grand View*. Der Gipfel des *South Mountain* (762m),

mit herrlicher Aussicht, ist von hier l. bergan leicht zu erreichen. — Hübscher Rundgang um South Mt. auf dem Ledge Path hin und über die Druid Rocks zurück.

Palenville Overlook, 1¾ M. ö. vom Hotel. Vom ***Overlook** (487m) schöner Blick auf Kaaterskill Clove (S. 142).

Inspiration Point und Sunset Rock, 1 M. Ein bei den Hotel-Ställen (südl. vom Hotel) beginnender Pfad führt durch niedern Wald, einen Fahrweg kreuzend, zu einem (⅓ M.) Handweiser am Ledge Drive und zum (¼ M.) *Inspiration Point* (Aussicht auf Kaaterskill Clove etc.). Von da am Rande der Clove zum (¼ M.) ***Sunset Rock** (646m), mit prächtigem Blick auf die Schlucht und den schön bewaldeten High Peak (s. oben). — Man kann von hier nach *Kaaterskill Falls* (s. unten) gelangen, indem man entweder oben am Felsrande bleibt, oder den Treppenweg in die Schlucht hinabsteigt. Am besten folgt man dem Wege ganz r. („To Hotel Kaaterskill"), der in 5 Min. zum *Ledge Drive* hinansteigt; auf diesem l. in c. 1 M. (zweimal l. halten) zum *Laurel House* und den Fällen (s. unten).

Laurel House und Kaaterskill-Fälle, 1 M. Man folgt entweder vor dem Hotel der Straße s.w. zum (¾ M.) Ledge Drive (s. oben), oder schlägt einen von der Dependance w. zu einem (4 Min.) alten Holzabfuhrwege führenden Pfad ein, dann l., unweit des Laurel House auf den Ledge Drive. — Das **Laurel House**, täglich $ 2½-4, wöchentlich $ 15-25) liegt gleich oberhalb der Kaaterskill-Fälle, 3 Min. vom Bahnhof (S. 146). — Die ***Kaaterskill-Fälle**, in imposantem Felsencircus, auf Treppenwegen von der Rückseite des Hotels zu erreichen (Zutritt 25c.), sind 80m hoch, in zwei Fällen von 55 und 25m. Bei trocknem Wetter wird das Wasser oberhalb der Fälle gestaut und für Besucher (wie der Lichtenhainer Fall in der sächs. Schweiz) losgelassen. Etwas unterhalb die 12m h. *Bastion Falls.* — Guter Überblick der Fälle vom *Prospect Rock*, auf der S.-Seite der Clove, 10 Min. von Laurel House.

Nach Haines's Falls, 3½-4½ M. Der nächste Weg, ein Waldpfad von Prospect Rock (s. oben), der auf *Featherbed Lane* (s. unten), ½ M. von den Fällen ausläuft, ist ohne Führer nicht leicht zu finden. Besser folgt man vom (1 M.) *Laurel House* (s. oben) dem Fahrweg w., die Bahn kreuzend, bis zur (½ M.) Hauptstraße; auf dieser l., nach 1½ M. l. hinab über *Featherbed Lane* zur Schluchtsohle, dann r. zum (¼ M.) *Haines's Falls House* (S. 145), wo eine Tafel den Weg zu den Fällen zeigt (s. S. 146).

Andre kürzere Spaziergänge zum (½ M.) *Boulder* und den oben beim Catskill Mount House erwähnten Punkten. — Die Besteigung des *North Mt.* (S. 143) erfordert c. 1 St.; die des *High Peak* (1117m) 1½-2½ St. (vom Haines Falls House; beschwerlich, aber sehr lohnend).

Weitere Ausflüge mit Eisenbahn oder Wagen nach *Tannersville* und *Onteora Park* (S. 145; 5-8 M.), *Stony Clove* (S. 145), *Catskill* (S. 141), *Sleepy Hollow* (S. 142), *Overlook Mt.* (s. unten), *Plattekill Clove* (S. 145) etc.

b. Von Kingston (Rondout) zum Hotel Kaaterskill.

49 M. Eisenbahn in 3½-4 St. (Fahrpreis $ 2.71).

Man folgt zunächst dem *Ulster & Delaware Railroad*, der die S.- und W.-Seite der Catskill Mts. durchzieht. Der Zug fährt von *Rondout* (S. 136) ab und hält an der (2 M.) *Union Station* in *Kingston* (S. 136). Dann durch das schöne Thal des *Esopus* hinan. 8 M. *Stony Hollow* (125m). — Von (9 M.) *West Hurley* (161m) führt eine Straße (Coach $ 1.50) auf den (9 M.) **Overlook Mt.** (960m; 50m unterhalb des Gipfels das **Overlook Mt. House*, $ 3, mit 300 Betten), mit prächtiger Aussicht auf den Hudson, die Highlands (S. 131) und die Catskills. *Mead's Hotel* ($ 2), in halber Berghöhe (7 M. von W. Hurley), wird gleichfalls gelobt. — Bei (18 M.) *Shokan* (163m) tritt l. der *High Point Mt.* (945m) her-

vor. Weiter öffnet sich l. ein schöner Halbkreis von Bergen (am weitesten r. *Mt. Cornell*, 1120m, und *Mt. Wittenberg*, 1150m). Bei (21 M.) *Boiceville* zweimal über den Esopus. — Jenseit (24 M.) *Mt. Pleasant* (213m) verengt sich das Thal; l. *Panther Mt.* (1196m), r. *Indian Head* (1090m) und andre Berge.

27 M. **Phoenicia** (244m; *Tremper House*, \$ 3½-4; *Broas Ho.*, einf., \$ 2), in hübscher Lage, ist ein guter Standort für Ausflüge (auf den *Mt. Wittenberg*, nach *Stony Clove*, *Woodland Valley*, *Big Indian Valley* etc.). Man verläßt hier die Ulster & Delaware Bahn und fährt auf der r. abzweigenden Schmalspurbahn (Aussicht links) in der ***Stony Clove** aufwärts, einer schönen bewaldeten Schlucht zwischen *Mt. Sheridan* (759m) und *Hunter Mt.* (1230m) l. und *Mt. Tremper* (1170m) und *Stony Mt.* (1175m) r. — 29 M. *Chichester*, mit Stuhlfabrik; 32 M. *Lanesville*, mit schöner Aussicht l. auf *Diamond Notch*, *Hunter Mt.* und *Big West Kill Mt.* (1189m). Weiterhin öffnen sich l. tiefe Schluchten zwischen den Ausläufern von Hunter Mt. Bei (37 M.) *Stony Clove* erreicht die Bahn das obere Ende des Engpasses (630m) und senkt sich nach (39 M.) *Kaaterskill Junction* (518m), Knotenpunkt des *Kaaterskill Railroad* (durchgehende Wagen).

Der Stony Clove R. R. führt weiter nach (41 M.) Hunter (500m; *St. Charles*, \$ 2½-4; *Prospect Ho.*, \$ 2½), am ö. Fuße von *Colonel's Chair* (1036m) und 2 M. n. von *Hunter Mt.* (s. oben; beide von hier zu ersteigen). Lohnende Ausflüge nach *Overlook Mt. Ho.* (14 M.) und *Hotel Kaaterskill* (11 M.); nähere nach *Mossy Brook* (1 M.), *Onteora Park* (s. unten) und *Stony Clove*.

Die Kaaterskill-Bahn steigt ö. bergan. — 42 M. **Tannersville** (466m; *Roggen's Mountain Ho.*, \$ 2-2½, das ganze Jahr geöffnet; *Blythewood*, *Fabian Ho.*, *Campbell Ho.*, \$ 2½), inmitten der Catskills hübsch gelegen, ist ein vorzüglicher Standort für Ausflüge.

Clum Hill (722m), ¾ M. s., in ½ St. leicht zu ersteigen, bietet eine treffliche Aussicht auf die Kaaterskill-Fälle etc. — 2 M. n. **Onteora Park**, eine einem Privatklub gehörige Villenkolonie. Vom (20 Min.) *Onteora* oder *Parker Mt.* (833m; Zutritt nach Anfrage am Thor in der Regel gestattet) prächtige Aussicht auf High Peak, Round Top, das Kaaterskill Hotel, Twin Mt., Sugar Loaf, Plateau Mt., Hunter Mt., Round Hill, Thomas Cole Mt., Black Dome und Black Head. — Parker Mt. ist w. durch *Parker Notch* vom *Star Rock* (775m) getrennt, von wo gleichfalls gute Aussicht. — Der **Black Dome** (1219m), 3 M. n.ö. von Parker Mt., bietet ein schönes Panorama von Tannersville mit den umliegenden Bergen. *Slide Mt.* (1281m; S. 146), der höchste der Catskills, blickt r. über der Schulter von Hunter Mt. hervor. — S. von Clum Hill (s. oben) die schöne ***Plattekill Clove** (Fahrstraße), zwischen l. *Round Top* und *High Peak* (S. 144) und r. *Sugar Loaf* oder *Mink Mt.* (1160m), *Twin Mt.* (1112m) und *Indian Head* (1090m). 6 M. von Tannersville die **Plattekill-Fälle* (18m), unweit des *Plattekill Mt. Ho.* Eine aussichtsreiche neue Straße führt r. hinan zum (6 M.) *Overlook Mt. House* (S. 144). — 3 M. südl. von Tannersville, am Abhang des Sugar Loaf, liegt *Elka Park*, das Besitztum des deutschen *Liederkranz* in New York, mit hübschem Klubhause. — Andre von Tannersville leicht zu erreichende Punkte sind *Haines's Falls* (S. 146), *Kaaterskill Falls*, *Clove* und *Hotel* (S. 143) und *Stony Clove* (s. oben).

Jenseit Tannersville erreicht die Bahn bald (44 M.) **Haines's Corner** (588m; *Haines's Falls Ho.*, *Hilton Ho.*, *Holbert Ho.*, \$ 2), die Station für (½ M.) *Haines's Falls*.

*Haines's Falls, am obern Ende von Kaaterskill Clove (S. 142), bestehen aus zwei 45m und 25m h. Hauptfällen, die mit andern kleinern Stürzen weiter unten zusammen einen Fall von 145m auf 1/4 M. bilden. Das Wasser wird bei trocknem Wetter gestaut und die Schleusen für Besucher aufgezogen (25 c.). Die Umgebung der Fälle ist sehr malerisch. Die Brücke oberhalb führt nach *Twilight* oder *Haines's Falls Park*, einer Villenkolonie wie Onteora Park (s. oben). — Von Haines's Falls nach den *Kaaterskill Falls* und *Hotel*, s. S. 144.

Weiter durch Wald zur (46 M.) *Laurel House Station* (629m), 3 Min. vom *Laurel House* und den *Kaaterskill-Fällen* (S. 143; unmittelbar vor der Station r. sichtbar). — Die Bahn endet bei (47 M.) *Kaaterskill Station* (954m), am W.-Ende des anmutigen kleinen *South Lake*. Die Straße nach dem (3/4 M.) *Hotel Kaaterskill* überschreitet die Brücke südl. und führt durch Wald. Die Straße nach dem (1 M.) *Catskill Mt. House* (S. 142) umzieht die N.-Seite des Sees, wendet sich dann r. und führt zwischen South Lake und dem noch kleineren *North Lake* hinan.

c. Von Rondout (Kingston) nach Bloomville.

87 M. Ulster & Delaware Railroad in 3 1/2-4 St. (Fahrpreis $ 2.61). Diese Bahn umzieht die S.- und O.-Seite der Catskills. Durchgehende Wagen von New York, vgl. S. 141.

Von *Rondout (Kingston)* bis (27 M.) *Phoenicia* s. S. 145. L. erhebt sich *Mt. Garfield* (807m), ein Ausläufer von Panther Mt. 32 M. *Allaben* (302m). Von (33 M.) *Shandaken* (323m; Palace Hotel, $ 3; Whitney, $ 2) fahren Coaches durch den *Deep Notch* nach *West Kill* und *Lexington*. — 36 M. *Big Indian* (368m; Osceola, Joslyn Ho., $ 2), an der Mündung des *Big Indian Valley*, in dem der *Esopus* entspringt.

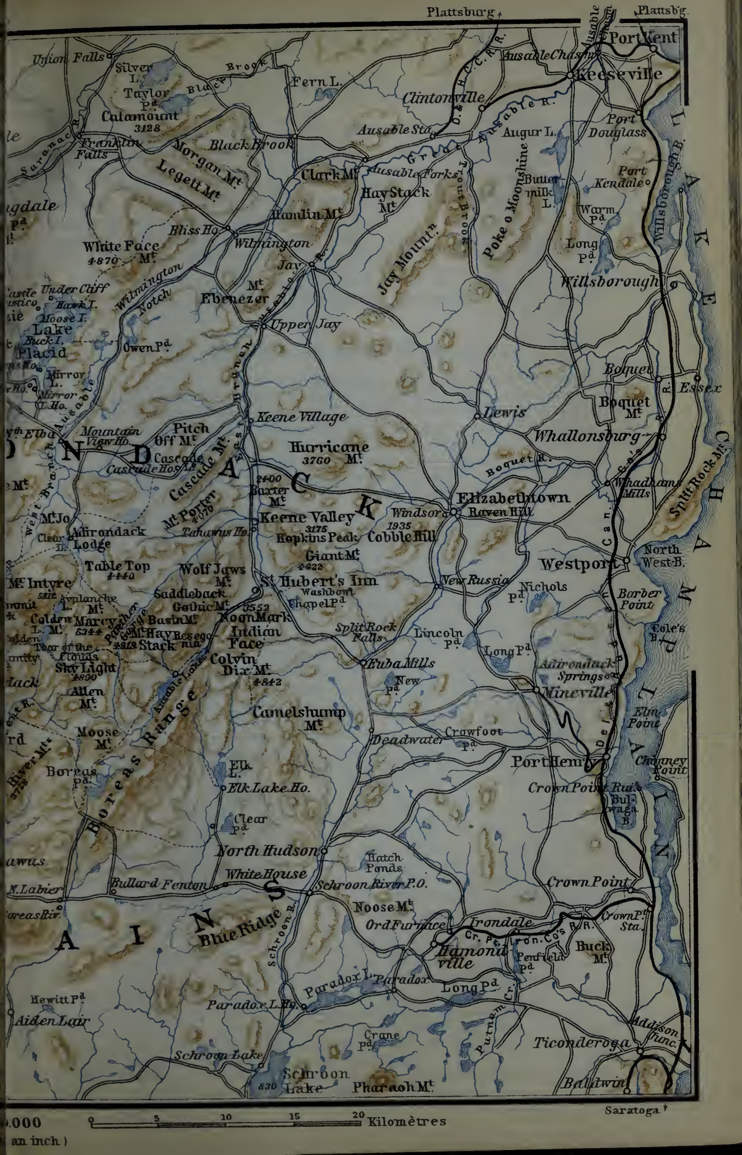
Von hier kann man den (11 M.) *Slide Mt.* besteigen. Eine Fahrstraße führt im *Big Indian Valley* hinan (mehrere kleine Hotels), zwischen *Big Indian* oder *Balsam Mt.* (1097m) r. und *Panther Mt.* (1165m) l. 5 M. *Dutcher's Panther Mt. House* (610m; einf., $ 1 1/2), wo man Führer findet. 3 M. weiter erreicht man das obere Thalende und steigt l. auf anfangs steilem, später bequemem Pfade zum (1-2 St.) Gipfel des **Slide Mt.** (1281m), des höchsten der Catskills (vom Aussichtsturm weite *Rundsicht). — Vom obern Ende von Big Indian Valley führt eine Fahrstraße hinüber in das (4 1/2 M.) *Woodland Valley*, bei *Phoenicia* (S. 145).

Die Bahn steigt scharf bergan. 39 M. **Pine Hill** (505m; *Rip van Winkle Ho.*, *Grampian*, $ 3; *Alpine*, $ 2 1/2), r. unterhalb der Bahn hübsch gelegen. — 41 M. *Grand Hotel Station* (574m), der höchste Punkt der Bahn, auf der Wasserscheide zwischen Hudson und Delaware. R. das ***Grand Hotel** ($ 4 1/2), eines der fashionabelsten in den Catskills, am Abhang von *Summit Hill* (762m) schön gelegen, mit prächtiger Aussicht (Belle Ayr, Big Indian und Slide Mt.). Daneben mehrere kleinere Hotels.

Die Bahn senkt sich l. ausbiegend nach (44 M.) *Fleichmann's* (früher *Griffin's Corners*, 470m), das wie ein Spielzeug im Thale r. liegt. — 48 M. *Arkville* (410m; Commercial Ho., $ 1 1/2; *Ackerley Ho., in Margaretville, 1 M. vom Bahnhof, $ 2). Nun am l. Ufer des *Delaware* hinab. — 59 M. *Roxbury* (457m; Shady Lawn); 65 M.




Moira
Malone
Trenton Falls
Wagner & Debes' Geogr. Estab. Leipzig.
Statute Miles
Tupper Lake
Upper Saranac Lake
Lower Saranac Lake
Long Lake
Raquette Lake
Mt. Seward
Santanoni Mt.
Adirondack R.R.
Paul Smith's Sta.
Saranac Inn
Forked Lake
Little Tupper Lake
Blue Mt.
Owls Head
Catlin Lake
Round Lake
Ampersand Mt.
St. Regis Mt.
Jordan L.
Raquette R.
Cold R.
Rock River
Newcomb
Mt. Sabattis
Long Lake Ho.



Plattsburg
Plattsb'g.
Port Kent
Keeseville
Ausable Chasm
Union Falls
Silver L.
Taylor Pd.
Catamount 3128
Fern L.
Clintonville
Ausable Sta.
Augur L.
Port Douglass
Franklin Falls
Morgan Mt.
Legett Mt.
Black Brook
Clark Mt.
Ausable Forks
Great Ausable R.
Poke o Moonshine
Buttermilk L.
Port Kendale
Hay Stack Mt.
Hamlin Mt.
Warm Pd.
Bliss Ho.
Wilmington
Jay
White Face 4870 Mt.
Jay Mountn.
Long Pd.
Willsborough
Wilmington Notch
Ebenezer Mt.
Lake Placid
Upper Jay
Owen Pd.
Mirror L.
Boquet
Essex
Boquet Mt.
Keene Village
Lewis
Pitch Off Mt.
Mountain View Ho.
Cascade
Cascade Ho.
Cascade Mt.
Hurricane 3760 Mt.
Whallonsburg
Boquet R.
Whadhams Mills
Split Rock Mt.
2400 Baxter Mt.
Elizabethtown
Raven Hill
Windsor
1935 Cobble Hill
Mt. Porter 4070
Keene Valley
Mt. Jo
Adirondack Lodge
Clear L.
Tahawus Ho.
3175 Hopkins Peak
Giant Mt. 4622
Westport
North West B.
Table Top 4440
Wolf Jaws Mt.
St. Hubert's Inn
Washbowl
Chapel Pd.
New Russia
Nichols Pd.
Mc Intyre
Avalanche L.
Saddleback
Gothic Mt.
Basin Mt.
4552 Noon Mark
Marcy Mt. 5344
Colden L.
Indian Face
Split Rock Falls
Lincoln Pd.
Barber Point
Cole's B.
Long Pd.
Tear of the Clouds
Sky Light 4890
Colvin
Dix Mt. 4842
Euba Mills
New Pd.
Adirondack Springs
Mineville
Allen Mt.
Camelshump Mt.
Elm Point
Moose Mt.
Boreas Range
Deadwater
Crowfoot Pd.
Port Henry
Chimney Point
Boreas Pd.
Elk L.
Elk Lake Ho.
Crown Point
Ruins
Bulwaga B.
Clear Pd.
North Hudson
Hatch Ponds
White House
Bullard
Fenton
Schroon River P.O.
Crown Point
N. Labier
Boreas Rir.
Noose Mt.
Ord Furnace
Irondale
Crown P. Sta.
Cr. P. Iron Co's R.R.
Blue Ridge
Schroon R.
Hamondville
Penfield Pd.
Buck Mt.
Paradox L.
Paradox
Long Pd.
Hewitt Pd.
Paradox L. Ho.
Putnam Cr.
Aiden Lair
Crane Pd.
Ticonderoga
Addison Junc.
Schroon Lake
830
Pharaoh Mt.
Baldwin
Saratoga
Lake Champlain
Adirondacks
0 5 10 15 20 Kilomètres



Grand Gorge (478m), zwischen l. *Bald Mt.* und r. *Irish Mt.;* 70 M. *South Gilboa.*

74 M. **Stamford** (538m; *Churchill Hall*, $ 2½-3; *Bancroft Ho.*, *Hamilton Ho.*, *Delaware Ho.*, $ 2, einf.), unweit der Delawarequellen freundlich gelegen, wird als ruhiger und billiger Sommerfrischort gerühmt. Hauptausflug (Fahrstraße, 2½ M.) auf den *Mt. Utsayantha* (1025m), mit herrlicher Aussicht.

Wer nach *Cooperstown* (S. 140) will, kann von Stamford durch das schöne *Charlotte Valley* nach der Station (22 M.) *West Davenport* fahren.

78 M. *Hobart* (487m; Commercial, $ 1-2). — 87 M. *Bloomville* (Bloomville Ho., $ 1½), Endpunkt der Eisenbahn.

23. Die Adirondack Mountains.

Zugangsrouten. Die Haupt-Eintrittspforten in die Adirondacks sind *Plattsburg* (S. 148), *Port Kent* (S. 151), *Westport* (S. 151), *Herkimer* (S. 167), *Malone* (S. 159) und *Saratoga* (S. 157), und die nachstehende Beschreibung führt den Wanderer von diesen Punkten in das Innere der Berge. Die Adirondack Mts. sind von New York 10-14 Eisenbahnstunden entfernt (s. R. 18 b, 18 d); *Plattsburg* ist von Boston über Burlington in 12 St. zu erreichen (vgl. R. 13 a). Fahrpreise von New York nach *Plattsburg* $ 8, Parlor-Car $ 2, Sleeper $ 2; nach *Port Kent*, $ 7.60; nach *Westport*, $ 6.80; *Saratoga*, $ 4.20; *North Creek*, $ 5.95.

Allgemeines. Die ***Adirondack Mountains**, im nördl. Teil des Staates New York, erstrecken sich von der canadischen Grenze im N. bis zum Mohawk River im S. (120 M.) und von den George und Champlain-Seen im O. bis zu einer unbestimmten und unregelmäßigen Linie im W. (c. 80 M.), und bedecken ein Gebiet von 8-10000 Sq.-M. Die Berge, die in fünf Parallelketten von SW. nach NO. streichen, erheben sich in einer Anzahl von Gipfeln bis 1500m und höher. Die Hauptkette oder die eigentlichen Adirondacks nehmen die O.-Seite ein; die höchsten Gipfel sind *Mts. Marcy* (1629m), *McIntyre* (1585m), *Haystack* (1525m), *Dix* (1498m), *Basin* (1495m), *Gray Peak* (1493m), *Skylight* (1500m) und *Whiteface* (1484m). Die ganze „*Adirondack Wilderness*", mit Ausnahme der höchsten Gipfel, ist mit dichtem Walde bedeckt, zum großen Teil Urwald und vielfach noch unerforscht. Die Holzausfuhr wird in großem Maßstabe betrieben, und gewaltige Massen Tannen-, Fichten- und andern Holzes gehen jährlich zum Hudson und Lorenzstrom hinab. Geologisch bestehen die Adirondacks vorwiegend aus Granit und anderm Urgestein. In den Thälern liegen über 1000 Seen, an Größe von wenigen Acres bis zu 20 Sq.-M. *(Schroon Lake)* und an Meereshöhe von 253m *(Schroon Lake)* bis 1316m *(Tear of the Clouds)* schwankend. Der *Hudson River* fließt aus der Tear of the Clouds ab (S. 156), und der *Raquette*, *Saranac*, *Ausable* und zahlreiche andre Flüsse und Bäche verbinden das Seen-Labyrinth. Diese innige Verbindung von Bergen, Seen und Wald verleiht den Adirondacks einen ganz eignen Reiz, der von keiner andern Hügellandschaft in gleichem Maße erreicht wird. Die Tierwelt umfaßt Pumas (Felis concolor; selten), schwarze Bären, Luchse, Wildkatzen, Rotwild (zahlreich), Fischotter, Dachse, Kaninchen, Adler, Habichte, wilde Enten, Reiher etc., während die Seen und Flüsse von Forellen und Barschen wimmeln. — Ein großer Teil (c. 4000 Sq.-M.) der Adirondacks soll wie das Yosemite (S. 415) und Yellowstone (S. 343) als Staats- oder National-Park reserviert werden, ist aber mit Ausnahme von c. 800 Sq.-M. noch im Privatbesitz.

Standorte. Am besuchtesten sind der *Saranac* und *St. Regis Lake* (S. 150, 149), die von Hotels und Sommer-Camps umsäumt sind. *Lake Placid* (S. 152) wird kaum weniger stark besucht, während *Keene Valley* (S. 153), vielleicht die Perle der Adirondacks, täglich an Beliebtheit steigt. Die Gegend um den *Blue Mt.* und *Raquette Lake* ist von dem gewöhnlichen Touristenverkehr etwas abgelegen; die flacheren Bezirke im W. werden außer von Jagdliebhabern selten besucht.

Einen guten Überblick über die Hauptpunkte der Adirondacks bietet folgende Tour. Von *Plattsburg* (s. unten) nach *Paul Smith's* (S. 149); von da über die *St. Regis* und *Saranac Lakes* nach *Saranac Village* und *Lake Placid* (S. 152); weiter nach *Adirondack Lodge* (S. 153), dann zum *Summit Rock* im *Indian Pass* (S. 156) und zurück; von Adirondack Lodge zum *Keene Valley* entweder auf der Fahrstraße oder (für rüstige Wanderer vorzuziehen) über *Mt. Marcy* (S. 155); von da nach *Elizabethtown* (S. 152) und *Westport* (S. 151). Diese Tour läßt sich in 8-10 Tagen ausführen. Wer mehr Zeit hat, mag den *Tupper*, *Long*, *Raquette* und *Blue Mountain Lake* in der S. 157 beschriebenen Art anfügen.

Jagd. Hirsche, das Hauptwild in den Adirondacks, werden meist in der wenig waidmännischen Manier erlegt, daß man sie mit Hunden ins Wasser hetzt und vom Boot aus schießt. Die Wildgesetze, welche der Besucher sorgfältig beachten möge, legen hinsichtlich der Jagd auf Rotwild verschiedene Beschränkungen auf, und es sind eine Anzahl Reservationen (vgl. S. 153, 156) vorhanden, in denen das Wild unbedingten Schutz genießt. Der Jagdliebhaber wird gut thun, sich sofort mit den einheimischen Jägern in Verbindung zu setzen; seine Ausrüstung sei so einfach, derb und wenig umfangreich wie möglich. Vgl. auch S. xxx.

„Camping“ (Lagerleben) ist in den Adirondacks an der Tagesordnung; man findet hier Lager verschiedenster Art, von den komfortabeln „Camps“ der regelmäßigen Besucher bis zu dem eilig zusammengestoppelten Unterschlupf des Sportsmanns. „Camping Parties“ von Damen und Herren werden häufig unternommen und sind mit guten Führern, einem Koch und den nötigen Mundvorräten sehr unterhaltend. — Im Juni, Juli und August werden Stechfliegen und Mosquitos lästig.

Führer sind an allen Hauptorten zu finden; der gewöhnliche Tagespreis ist $3, einschließlich der Benutzung ihres Bootes, Koch- und Eßgeschirrs. Der Unterhalt des Führers fällt dem Reisenden zur Last; wird der Führer nicht an seinem Wohnort entlassen, so kann er für den Rückweg vollen Tagelohn und Unterhaltskosten beanspruchen. Bei kurzen Ausflügen genügt ein Führer und ein Boot für zwei Personen, bei längeren ist für jeden Reisenden ein Führer erforderlich. Die Boote sind klein und leicht, so daß sie auf den Schultern des Führers leicht über die „Carries“ von einem zum andern See getragen werden können. Wenn Pferde bei den Carries benutzt werden, so trägt der Reisende die Transportkosten. Nur kleines Handgepäck hat in den Booten Platz. — Die 1891 gegründete *Adirondack Guides' Association* teilt an ihre Mitglieder Führer-Certifikate und Abzeichen aus. Ein fester Tarif ist bis jetzt nicht vorhanden, und für einen kurzen Spaziergang wird derselbe Preis verlangt, wie für einen vollen Tag harter Arbeit.

Die Hotels in den Adirondacks sind im allgemeinen gut und einige der größern sogar luxuriös, die Preise je nach Art und Lage des Hauses sehr verschieden.

Reisekosten. Die Kosten einer raschen Tour durch die Adirondacks stellen sich ziemlich hoch, da der Lohn ($3) und die Unterhaltskosten ($ 1½) des Führers zu den persönlichen Ausgaben des Reisenden ($ 3-5) hinzukommen. Lager- und Jagdpartieen kommen natürlich viel billiger fort als Hotelbesucher. — Ausführliche Auskunft über die Adirondacks enthält das Reisehandbuch von *S. R. Stoddard* (mit Karten; Preis 25c.).

a. Von Plattsburg nach den St. Regis, Tupper und Saranac Lakes.

Plattsburg (30m; *Fouquet Ho.*, *Cumberland*, *Whiterill*, $2-3; **Bahnrestaur.*, M. 75 c.), mit 7010 Einw., in freundlicher Lage am W.-Ufer des *Lake Champlain* (S. 165), an der Mündung des *Saranac River*, ist ein guter Ausgangspunkt für Ausflüge auf dem Champlain-See und Knotenpunkt von Bahnen nach *Ausable* und *Saranac Lake* (Expreßzug von New York in 12 St., vgl. R. 18b).

House (1½ M. vom See) r. und führt am (2½ M.) *Ray Brook House* ($3) vorbei. Bei der Wegeteilung führt die Straße l. zum (3 M.) *Lake Placid*, die r. nach (5 M.) *North Elba* (S. 152).

Von hier mit Bahn nach *Paul Smith's* zurück (s. S. 149).

b. Von Port Kent nach Ausable Chasm und Lake Placid.

Port Kent (S. 128) liegt am W.-Ufer des *Lake Champlain* (S. 165) schräg gegenüber von *Burlington* (S. 165; Dampfboot) und ist von New York mit Bahn in 11 St. zu erreichen (vgl. R. 18b; Fahrpreis $7.80).

Eine kurze Zweigbahn führt von Port Kent nach (2½ M., in 20 Min.) *Ausable Chasm* (*Lake View House, schön gelegen, $3) und (6 M.) *Keeseville*.

Der ****Ausable Chasm** ist eine der wundervollsten Felsbildungen im O. des Felsengebirges, deren Besuch kein Reisender, der in diese Gegend kommt, unterlassen sollte. Der *Ausable River*, ein breiter und reißender Bergstrom, fließt hier durch eine nur 6-12m br. Felsschlucht, zwischen senkrechten 30-50m h. Sandsteinmauern. Der Besuch der Schlucht ist durch Fußpfade und Brücken erleichtert; die Bootfahrt durch die Stromschnellen ist ein eigenartiges und aufregendes, aber ganz gefahrloses Unternehmen. Zahlreiche interessante Versteinerungen (Lingula antiqua, Trilobites) wurden hier gefunden.

Der Eingang des Chasm (Eintr. 50 c., Bootfahrt 50 c.) ist etwas n. von der **Trestle-Brücke*, wenige Min. vom Lake View House. Am obern Ende der Schlucht l. die **Rainbow* oder *Birmingham Falls*, 21m h.; in der Nähe die niedrigeren *Horseshoe Falls*. Man folgt dem Pfade r. über scheinbar künstlich geglättete Felsen um den *Elbow* herum; am andern Ufer der *Pulpit Rock* (40m h.). Unterhalb des *Split Rock* (l.) führt eine Brücke über den Fluß. Weiterhin sind den Felsbildungen allerlei Namen beigelegt worden, wie *Devil's Oven* (r.), *Hell Gate*, *Jacob's Ladder* (r.), *Devil's Punch Bowl* (l.), *Jacob's Well* (l.), *Mystic Gorge* (l.), *Shady Gorge* (r.), die *Long Gallery*, *Point of Rocks* (l.), *Hyde's Cave* (r.), *Columns Rocks* (r.) und die *„Post Office“* (l.). Man ist nun im *Upper Flume*, an dessen unterm Ende man auf den flachen *Table Rock* hinübergeht; hier beginnt die Bootfahrt und viele Besucher kehren um. R. ragen die **Cathedral Rocks* und die 30m h. **Sentinel* auf. Das Boot passiert zuerst den **Grand Flume*, dessen Felsmauern sich über 50m hoch erheben, während der Strom an einer Stelle nur 4m br. und 18m tief ist. Unterhalb des Flume folgt eine ruhige Strecke; dann beginnen die **Rapids* (Stromschnellen), durch die das Boot pfeilschnell zum Landeplatz am Ende der Schlucht hinabschießt. Von hier zu Fuß oder Wagen zurück zum (1½ M.) Hotel.

Coaches fahren im Sommer täglich vom Lake View House zum (32 M.) *Lake Placid* (S. 152; Fahrpreis $4) über (3½ M.) *Keeseville*, (13 M.) *Ausable Station* (S. 149) und (21 M.) *Wilmington* (vgl. S. 153).

c. Von Westport nach Elizabethtown, Keene Valley und Lake Placid.

Adirondack Lodge. Indian Pass.

Westport (**Westport Inn*, am Landeplatz, $2½-3; *Gibbs*, $2; *Pleasant View Ho.*, am Bahnhof, $2, bescheiden), Dorf mit 563 Einw. am W.-Ufer des Lake Champlain, 25 M. südl. von Port Kent (s. oben) und 10 M. nördl. von Port Henry (S. 165), bildet den Hauptzugang zu dem schönsten Teile der Adirondacks. Von New York ist Westport

mit Schnellzug in 10 St. zu erreichen (vgl. R. 18b). Coaches gehen von hier, über (9 M.) *Elizabethtown* ($ 1), nach *Keene Valley* (24 M.; $ 2 1/2), *Lake Placid* (36 M.; $ 4) und *Adirondack Lodge* (36 M.; $ 4 1/2).

9 M. **Elizabethtown** (183m; *Windsor*, $ 3; *Mansion Ho.*, $ 2 1/2; *Maplewood Inn*, das ganze Jahr offen, $ 2) liegt freundlich am *Boquet River*, in dem mit Recht so benannten *Pleasant Valley*.

Lohnende Ausflüge nach *Cobble Hill* (590m), unmittelbar im SW. der Stadt; *Raven Hill*, ö.; und **Hurricane Mt.* (1145m), 5 M. w. (Karrenweg, dann Fußpfad in 3/4 St. zum Gipfel, mit schöner Aussicht). — S. führt eine Fahrstraße über (8 M.) *Split Rock Falls*, (10 M.) *Euba Mills* und (23 M.) *Schroon River Post Office* nach (32 M.) *Schroon Lake* (S. 157; Coach 3mal wöchentlich, $ 2 1/2). — N. führt eine Straße nach (22 M.) *Keeseville* (S. 151), am *Poke o'Moonshine Mt.* und *Augur Lake* vorbei.

Die *Straße von Elizabethtown nach Lake Placid (28 M.), von der die Straßen nach Keene Valley und Adirondack Lodge abzweigen, durchzieht einen der schönsten Teile der Adirondacks. Sie führt in w. Richtung zwischen *Hurricane Mt.* (s. oben) r. und einigen Hügeln l. hindurch. L. öffnet sich (10 M.) *Keene Valley* (S. 153). Die Straße wendet sich n. nach (2 M.) *Keene Village* oder *Keene Centre* (300m; Hotel, M. 75 c.), biegt dann scharf l. um und steigt s.ö. zu den (4 M.) schönen **Cascade Lakes* (620m; Forellen). R. steigt *Pitch Off Mt.* (1042m) so steil auf, daß für die Straße kaum Raum bleibt; auf der andern Seite der Seen der ebenso steile *Long Pond Mt.* Das **Cascade Lake House* (6 M. von Keene; $ 3, D. $ 1) wird von Anglern viel besucht. Vorn öffnet sich ein schöner Blick auf die Berge am Lake Placid.

4 M. *Ames's Mountain View House* ($ 2). L. erblickt man unter andern Bergen *Mts. Marcy* und *McIntyre* (S. 156), die höchsten der Adirondacks. Nach 1 M. zweigt die Straße nach (5 M.) *Adirondack Lodge* (S. 155) l. ab, 1 M. weiter r. die Straße durch den *Wilmington Notch* (S. 153). Gleich darauf über den *Ausable River*; nach 1/2 M. zeigt ein Handweiser l. nach (1/2 M.) *John Brown's Farm* (S. 153). 1 M. *North Elba Post Office*, wo die Straße zum (3 M.) *Lake Placid* von der nach (10 M.) *Saranac Lake Village* weiterführenden Hauptstraße r. abzweigt.

***Lake Placid** (566m), 4 M. lang und 2 M. br., ist von schöngeformten Bergen umschlossen und seine Ufer sind mit Hotels und Sommervillen bedeckt. Drei Inseln liegen im See, *Hawk*, *Moose* und *Buck Island*. Dicht beim Südende der kleine *Mirror Lake* (565m), 1 M. lang und 1/3 M. breit. Am NO.-Ende des Lake Placid ragt *Whiteface Mt.* auf (s. unten), im W. *McKenzie Mt.* Die *Aussicht nach S. umfaßt (von l. nach r.) Mts. Gothic, Saddleback, Basin, Marcy, Colden und McIntyre; r. von letzterm Indian Pass (S. 156).

Die meisten Hotels und Logierhäuser reihen sich um das S.-Ende von Lake Placid und Mirror Lake: **Stevens House* (600m; $ 3-4), auf dem Rücken zwischen beiden Seen; *Mirror Lake House* ($ 3-4), am S.-Ende von Mirror Lake; *Grand View House* ($ 4), s. von Stevens Hotel; **Lake Placid House* (*Brewster's*; $ 2 1/2), komfortables kleineres Haus ö. von Stevens Ho., mit Aussicht auf beide Seen; *Ruisseaumont Ho.*, n. von letzterm, $ 3; *White Face Inn*, in isolierter Lage an der SW.-Seite von Lake Placid, $ 3; *Castle*

Von Plattsburg nach Ausable, 20 M., Eisenbahn in $1^1/_2$ St. ($1). — Die Bahn führt s.w. durch das Thal des *Kleinen Ausable.* Von (20 M.) *Ausable* gehen Coaches nach *Wilmington* ($1) und *Lake Placid* ($ $2^1/_2$).

Von Plattsburg nach Saranac Lake, 73 M., *Chateaugay Railroad* in $4^1/_4$ St. ($3.35); von New York nach *Saranac Lake* in 16 St. ($11.75).

Die Bahn führt w. durch das Thal des *Saranac*, den sie vor und hinter (12 M.) *Cadyville* überschreitet, und verläßt dann r. ansteigend den Fluß. Hinter (17 M.) *Dannemora* (551m), mit *Clint Prison*, in weitem Bogen nach l. um *Johnson Mt.* herum; l. *Lyon Mt.* (1168m). — 28 M. *Chazy Station* (457m; Chazy Lake Ho., $ $2^1/_2$, Boot vom Bahnhof 50 c.), am S.-Ende des forellenreichen 4 M. langen *Lake Chazy.*

Von (34 M.) *Lyon Mountain*, mit Eisengruben, gehen Coaches (50 c.) nach ($3^1/_2$ M.) *Ralph's* ($3) und ($4^1/_4$ M.) *Merrill's Hotel* ($3), an der O.-Seite des *Upper Chateaugay Lake* (4×1 M.). Ein kl. Dampfer befährt die Chateaugay Lakes, und vom N.-Ende des *Lower Lake* geht eine Coach nach (6 M.) *Chateaugay Station*, am Ogdensburg & Lake Champlain Railroad. — Die Bahn wendet sich nun nach S., mit hübschem Blick r. auf die Chateaugay Lakes. — 54 M. *Loon Lake Station*, am N.-Ende des 2 M. langen *Loon Lake*, ist Station für ($2^1/_2$ M.; Omnibus 50 c.) *Loon Lake House* ($ $3^1/_2$-5), am S.-Ende des Sees. R. *Loon Lake Mt.* und *Long Pond.* — Bei (61 M.) *Rainbow* liegt r. *Rainbow Lake* (S. 159). — 66 M. *Bloomingdale* ist Station für *Paul Smith's*, 7 M. w. (einförmige sandige Straße; Omnibus $1; s. unten). — 73 M. *Saranac Lake* (s. S. 150).

Das **St. Regis Lake House,** gewöhnlich *Paul Smith's* genannt, ein großes Hotel (500 Betten; täglich $4-5, wöchentlich $21-30) am N.-Ufer des *Lower St. Regis Lake* (493m; 2×1 M. groß), ist einer der fashionabelsten Aufenthaltsorte in den Adirondacks und ein guter Ausgangspunkt für eine Führerboot-Tour nach den N. Adirondack-Seen (nur 4 M. von *Paul Smith's* am Adirondack & St. Lawrence R. R.; s. S. 159). Beide St. Regis-Seen sind von zahlreichen „Camps" umgeben, und die Umgebungen bieten dem Sportsmann reiche Beute.

Die nachstehende, von Paul Smith's häufig ausgeführte *Rundtour gewährt dem Reisenden eine Idee der eigenartigen Schönheiten der Adirondacks und der üblichen Reisearten.

Die Tour ist c. 40-45 M. lang und erfordert 3 Tage, falls man sich nicht aufhält und keine Abstecher macht. Wer rasch weiter kommen will, nimmt am besten Führer und Boote für die ganze Reise; andernfalls mietet man solche von Ort zu Ort (vgl. S. 148). Den Führern befehle man ausdrücklich den Weg über die weit schönere „Seven Carry Route" zu nehmen, da sie sonst die „Big Clear Route" einschlagen, auf der zwei Pferde-„Carries" ($1 und $ $1^1/_2$) ihnen etwas Arbeit sparen, aber die Kosten für den Reisenden erhöhen. Schweres Gepäck schickt man eventuell mit Bahn nach Saranac Village.

Von Paul Smith's mit Boot über den *Lower St. Regis Lake* ($^1/_2$ M.); Boot oder „Carry" zum ($^3/_4$ M.) *Spitfire Pond;* überfahren ($^1/_2$ M.) und Boot oder Carry zum ($^1/_2$ M.) *Upper St. Regis Lake* (493m), über den man zu seinem (2 M.) S.-Ende überfährt. W. *St. Regis Mt.* (880m).

Hier beginnt die Carry zum (1½ M.; Tarif für das Pferd $ 1) *Clear Lake („Big Clear")*, einem fischreichen kleinen See, an dessen N.-Rande das *Big Clear Pond Hotel* steht ($ 3; wird gelobt). Clear Lake ist 2 M. lang; vom S.-Ende führt eine 4 M. lange Carry (Pferd zum Transport des Bootes $ 1½; Sitz im Wagen 50 c.) zum *Saranac Inn.*

Die Seven Carry Route überschreitet sechs kurze Carries und sechs kleine Seen und erreicht (3 M.) *Little Clear Pond*, 1 M. lang und 2 M. vom Saranac Inn (9 M. von Paul Smith's). Auf beiden Routen kreuzt man den Adirondack and St. Lawrence R. R.

***Saranac Inn** ($ 4; Telegraphenbüreau) liegt am N.-Ende des Upper Saranac Lake, 1¾ M. von *Saranac Inn Station* am Adirondack & St. Lawrence Railroad (S. 159).

***Upper Saranac Lake** (480m), 7½ M. lang und ½-3 M. br., ist einer der größten Seen der Adirondacks. Er enthält zahlreiche Inseln und ist von dicht bewaldeten Uferbergen umgeben. Ein kleines Dampfboot befährt ihn (Fahrt 75 c., Rundtour $ 1), mit Haltestellen an der *Sweeny Carry* (Wawbeek Lodge, $ 3½, mit Telegr.-Bureau) am W.-Ufer, *Indian Carry* (Rustic Lodge, $ 2) am S.-Ende, und *Bartlett's* oder *Saranac Club* an der O.-Seite.

Wawbeek Lodge liegt 8 M. ö. (Stage $ 1½) von *Tupper Lake Village*, am N. Adirondack R. R. (S. 159). — *Sweeny Carry* (3 M.; Pferd für das Boot $ 1½, Sitz im Buckboard 75 c.) führt zum *Raquette River* (Tromblee's Inn), den man mit Benutzung einer Pferde-Carry ($ 1½, Sitz im Wagen 50 c.) um die *Raquette-Fälle* (Hotel) herum bis zum (c. 20 Min.) N.-Ende von *Long Lake* (S. 158) hinauffahren kann; oder man fährt flußabwärts bis (11 M.) *Tupper Lake* (S. 157). — *Indian Carry* führt zu den (1 M.) *Stony Creek Ponds* (500m; Hiawatha Hotel) und zum (3 M.) *Raquette River* (c. 8 M. von Tromblee's).

Eine kurze Carry führt vom Landeplatz für Bartlett's (¼ M.; Pferd, unnötig, 50 c.) an den in den (½ M.) *Middle Saranac Lake* oder *Round Lake* (470m) fließenden Bach. Heftige Windstöße von den Bergen her wühlen den kleinen See (2½ M. im Durchmesser) zuweilen auf und man habe daher Acht auf das Wetter. Der s.ö. aufsteigende *Ampersand Mt.* (1045m) bietet eine sehr lohnende Aussicht, doch ist der Waldpfad zum Gipfel (2½ M.) ohne Führer nicht leicht zu finden. Am NO.-Ende von Round Lake biegt das Boot in seinen Ausfluß, auf dem man nun zum (2½ M.) untern See hinabfährt, indem man die Stromschnellen halbwegs mittels einer kurzen Carry umgeht.

***Lower Saranac Lake** (470m), 5 M. lang und ¾-1 M. br., ist einer der lieblichsten Seen der Adirondacks, von bewaldeten Bergen umschlossen und ganz mit Inseln bedeckt (angeblich 52). Nahe dem untern (NO.) Ende liegt **Saranac Lake Village,** der Endpunkt des Chateaugay Railroad (S. 149) und einer der Haupt-Touristenstandorte in den Adirondacks.

Das ***Ampersand Hotel** ($ 3-5) liegt am N.-Ufer hoch über dem See. Das **Saranac Lake House** (*Miller's*; $ 3-4) liegt dicht am S.-Ufer des Sees, 1½ M. von der Bahnstation. Kleinere Hotels im Dorf sind *Martin's* ($ 2½), das **Berkeley* ($ 2½) und das *Adirondack* ($ 2). 1 M. n.ö. vom Dorf das *Adirondack Sanitarium* (für Brustkranke).

Saranac Lake ist auf der Fahrstraße 10 M. vom *Lake Placid* entfernt (S. 152; Coach $ 1¼). Die Straße wendet sich im Dorfe beim Adirondack

ein mächtiger Felsen und eine kleine Quelle (r.); 20 Min. Gipfel (höchster Punkt mit Leitern zu erreichen). Die *Aussicht nach N. umfaßt die Ausable Seen und die höchsten Gipfel der Adirondacks (von l. nach r. Skylight, Marcy, Haystack, Basin, Gothics mit Sawteeth vorn, und Wolf's Jaws). — **Giant of the Valley** (1380m; 2½-3½ St.). Der Pfad zweigt vom Wege nach den Roaring Brook Falls (s. oben) gleich hinter den S. 154 gen. Holzbarren (12-15 Min.) l. ab; 15-20 Min. *Corduroy Bridge;* weiter den „Blazes" (Einschnitten in den Bäumen) nach bis zum (3 Min.) Bach und auf deutlich erkennbarem, gleichfalls durch „Blazes" markiertem Pfade 1-1¼ St. bergan (der Pfad l. bei der Wegteilung ist weniger steil). Dann ½-¾ St. Felskletterei bis zum Ende des S.-Ausläufers und zum (½ St.) Gipfel, mit prächtiger Aussicht auf Lake Champlain, die Green Mts. und bei hellem Wetter Mt. Washington in der Ferne. — **Hopkins Peak** (955m; 2½-3 St.). Auf der Straße c. 3 M. thalabwärts, vor dem Tahawus Ho. (S. 157) r. ab über den Ausable, dann r. der Straße nach bis zu einem (10 Min.) Hause, hinter dem der Pfad beginnt. 1½-1¾ St. Quelle; etwas weiter tritt der Pfad auf den nackten Fels (man merke sich hier einige Zeichen für den Rückweg); 35-45 Min. Gipfel. — **Mt. Baxter** (792m; 1½-2½ St.). Der Pfad beginnt ¾ M. von der Cottage von „Old Mountain Phelps" (¾ M. vom Tahawus Ho.). Der **Balcony*, ein Felsvorsprung am W.-Gipfel, bietet einen prächtigen Blick auf Keene Valley etc. (Ersteigung des mittlern höchsten Gipfels, 20 Min. mehr, kaum nötig). — **Gothics** (1445m; 2½-3½ St.). Der Trail beginnt r. von der Straße nach Ausable Lakes, 2 M. von St. Hubert's Inn. Er ist zuerst ziemlich undeutlich, verbessert sich aber, nachdem man (¼ St.) den Ausable überschritten hat. 3 Min. Wasserfall; 1½ St. Brücke (bleibt r.); ½ St. Thälchen mit sumpfigem Wasserbecken. Vom (15-20 Min.) Gipfel trefflicher Blick auf den nahen Mt. Marcy und r. McIntyre; weiter n. Lake Placid und Whiteface, ö. Dix Mt. mit seinem Höcker. — Die Besteigung des ***Mt. Marcy** oder *Tahawus* („Wolkenspalter"; 1629m), des höchsten Gipfels der Adirondacks, erfordert 2 Tage (großartige aber beschwerliche Tour, nur mit Führer; Ungeübten abzuraten). Man übernachtet in Boulder Camp (s. unten); Abstieg event. nach Adirondack Lodge (S. 156). „Campers" am Upper Ausable Lake können die Tour in einem Tage machen (Anstieg 4-5, Abstieg 3-4 St.). Der Pfad (7 M. lang) beginnt am *Cold Slough*, einer kleinen Bucht des Upper Ausable Lake, 1½ M. von seinem S.-Ende, und führt zuerst über Sumpfboden. Nach 25 Min. zweigt ein Pfad r. ab, hier geradeaus weiter; ¾ M. *Lookout Point*, eine hohe Sandbank. Nun steiler hinan, nach 40 Min. über den *Marcy Brook;* 10 Min. weiter r. der Pfad nach (5 Min.) *Boulder Camp* (s. oben). Der Weg wird steil und schlüpfrig; 40 Min. Sattel zwischen l. *Skylight* (1500m) und Mt. Marcy, mit guter Quelle und den Resten von *Summit Camp*. Dann über die (25 Min.) offnen Felsklippen (Ledges), wo der Pfad aufhört, zum (¼ St.) Gipfel, mit umfassender *Aussicht über die ganzen Adirondacks, mit Lake Champlain und den Green Mts. im O. S.ö., zwischen Mt. Marcy und dem dunkeln *Haystack*, liegt die tiefe enge *Panther Gorge*. Zu den Füßen des Beschauers s.w. die *Tear of the Clouds*, ein kleiner Bergsee 1316m ü. M., die höchste Quelle des Hudson (S. 129). Der Trail vom Gipfel nach *Adirondack Lodge* ist 7½ M. lang (S. 156). — Von Keene Valley sind ferner zu besteigen: *Dix Mt.* (1497m; ein langer Tagesmarsch); *Haystack* (1525m; 1 Tag); *Nippletop* (1428m; 8 St.), und *Mt. Porter* (O.-Ende 1128m; 3½-4½ St.).

Schroon Lake (S. 157) ist von Keene Valley auf der Port Henry-Straße (s. oben) bis (8 M.) *Euba Mills*, dann wie S. 157 zu erreichen. — Zwischen Keene Valley und dem *Long Lake* oder *Blue Mountain* Bezirk giebt es keine direkte und bequeme Route. Am besten benutzt man den Trail über die *Boreas Mt. Range* (S. 154) oder den *Tahawus*-Trail (S. 157); oder man geht über *Saranac Lake* (S. 150); oder auch mit Bahn über Westport nach *Saratoga*, von da wie S. 157 angegeben.

***Adirondack Lodge** (658m; täglich $4, wöchentlich von $16 an), ein komfortables kleines Hotel 5 M. von der Straße (Transfer Coach $1; vgl. S. 152) auf der N.-Seite des Mt. McIntyre im Ur-

walde völlig versteckt, ist ein sehr beliebter Standort für Angler, Jäger und Fußtouristen. Von außen gleicht es einem Blockhause und die innere Einrichtung ist entsprechend (Baumrindemöbel etc.). Vor dem Hause der hübsche kleine *Clear Lake*, in dem *Mt. Jo*, gegenüber dem Mt. McIntyre, sich spiegelt. Die Aussicht vom Turm erstreckt sich über einen Ocean von Wald, ohne eine Spur menschlicher Wohnungen. Vom Hotel ab hören nach S. alle Straßen auf und die einzigen Mittel weiterzukommen sind „Trails" (Waldwege) durch die Urwälder, an deren Stelle bisweilen auch einfache Markierungen durch „Blazes" (Baumkerben) treten (Führer fast überall wünschenswert). — *Indian Pass* s. unten.

Ausflüge. Nach *Avalanche Lake*, 5 M. Der Pfad führt in südl. Richtung durch die Wälder. Der hübsche kleine See (870m) liegt zwischen Mt. McIntyre und Mt. Colden. Der Trail setzt sich an der W.-Seite zum (1½ M.) *Lake Colden* (844m; Blocklager) fort und führt von hier w. über (2 M.) *Calamity Pond* zum (7 M.) *Adirondack Club* (s. unten). — *Mt. Jo*, mit lohnender Aussicht, ist in ½-¾ St. zu besteigen. — ***Mt. McIntyre** (1585m), der zweithöchste der Adirondacks, erfordert 2-3 St. (Abstieg 1½-2 St.; steiler Pfad, namentlich am Gipfel; Führer ratsam). Der Trail umzieht die W.-Seite des *Mt. Wright* (l.); in halber Höhe die kleinen *Crystal Falls*. Die *Aussicht umfaßt Mt. Marcy (ganz nahe s.ö.), Lake Colden, Avalanche Mt., die Saranac Lakes, die schöngeformten Gothics, den stolzen Whiteface, den großartigen Absturz von Wallface (s. unten), Mt. Seward etc. — ***Mt. Marcy** (S. 155) ist von hier auf 7½ M. langem Trail in 4-5 St. zu ersteigen (Abstieg 2½-3½ St.; Führer nötig). Die erste Hälfte des Anstiegs ist sumpfig und sehr beschwerlich. Wer nach Keene Valley hinab will, bestelle telegraphisch ein Boot an die Bucht von Upper Ausable Lake (S. 154) und richte sich so ein, daß er im Boulder Camp (S. 155) übernachtet. — Ein Trail führt durch die Wälder von Adirondack Lodge nach (5-6 M.) *John Brown's Farm* (S. 153).

Von Adirondack Lodge durch den Indian Pass nach dem Adirondack Club, Lake Henderson und Tahawus, 23 M. (9-10 St.; Führer nötig). Der Trail beginnt am S.-Ende von *Clear Lake* und führt durch Wald. Ein Abschweifen von wenigen 100 Metern rechts oder links vom Pfade versetzt den Wanderer in jungfräulichen Wald, den vielleicht noch keines weißen Mannes Fuß betrat. Nach c. 5 M. (2 St.) erreicht man ein offnes „Camp", wo die Führer zuweilen eine Mahlzeit bereiten. Dann vielfach über Felsen (mühsam aber ohne Gefahr) zum (½ St.) *Summit Rock*, mitten im ***Indian Pass** (896m), einer großartigen Schlucht zwischen Mt. McIntyre und Mt. Wallface. Nach vorn erstreckt sich die Aussicht weithin über die Wälder bis hinab zum Lake Henderson (390m tiefer), während r. die majestätische Felsmauer des ***Wallface** (1185m) senkrecht 390m h. emporsteigt. Die Quellbäche des nach S. fließenden Hudson und des nach N. fließenden Ausable entspringen hier so nah bei einander, daß sie sich bei hohem Wasser angeblich vermischen. [Wer auf diesem Wege nicht nach den Blue Mts. will, kehrt hier besser um, da die Aussicht den ganzen Paß beherrscht und der Pfad sich weiterhin verschlechtert. Rüstige Wanderer mögen indeß nach Lake Henderson weitergehen und über die Lake Colden Route (s. oben) nach Adirondack Lodge zurückkehren, mit event. Übernachten im Adirondack Club (s. unten).] Der Pfad senkt sich anfangs steil, über Felsen, und bessert sich dann. 5 M. (2 St.) vom Summit Rock erreicht man *Lake Henderson* (571m) und folgt seinem O.-Ufer bis zu dem (2 M.; ¾ St.) verlassenen Weiler **Adirondack** oder den *Upper Iron Works*, wo im Hause des *Adirondack Club* ($3) Unterkunft zu finden ist. *Mt. Marcy* (S. 155) ist von hier in 5-6 St. auf einem 12 M. langen Trail zu ersteigen, der über *Calamity Pond* nach *Lake Colden* (s. oben) und dann r. ab an der *Tear of the Clouds* (S. 155) vorbeiführt (Führer nötig). W. erhebt sich *Mt. Santanoni* (1415m) und n.w. (8 M.) *Mt. Seward* (1336m). Die Eisenwerke wurden 1826 von einem Mr. Henderson gegründet, aber nach dessen

Rustico, Undercliff, am W.-Ufer des Lake Placid. Das Sommer-Camp von *Mr. D. E. Bartlett*, beim White Face Inn, ist eins der schönsten in den Adirondacks.

Ausflüge. Auf **Whiteface Mt.** (1484m), vom N.-Ende des Sees in 2 St., sehr lohnend, aber Führer ratsam (Straße wird gebaut). Die *Aussicht umfaßt alle Hauptgipfel der Adirondacks, Lake Champlain und die Saranac und Tupper Seen, und erstreckt sich im N. bis Canada und zum St. Lorenzstrom. Abstieg eventuell auf Saum- und Karrenweg nach (6 M.) *Wilmington* (s. unten). — *McKenzie Mt.* (972m) ist in 2 St. zu ersteigen (kein Pfad). — ***John Brown's Farm** (Weg dahin s. oben) liegt in einsamer Umgebung 3 M. von Lake Placid. Der hartköpfige alte Abolitionist (vgl. S. 236) wohnte hier von 1849 bis zu seinem Ende 1859 und ist in einer kleinen Einfriedigung nahe dem Hause begraben. Fußgänger können 2 M. des Weges nach *Adirondack Lodge* (s. unten) abschneiden, indem sie von John Brown's zum *Ausable River* hinabsteigen, denselben auf Trittsteinen überschreiten und einem Waldwege folgen, der nach 2 M. auf die Straße mündet.

Die *Straße durch den Wilmington Notch nach (26 M.) Ausable Forks und (29 M.) Ausable Station zweigt 4 M. vom Lake Placid von der Straße nach Elizabethtown l. (N.) ab (Coach $ 2½). Der **Notch* ist ein Engpaß an der W.-Seite von *Mt. Whiteface* (s. oben), durch den der W.-Arm des Ausable fließt, für die Straße kaum Raum lassend. *Wilmington* (Bliss Ho., Storrs Ho., $ 2), 6 M. weiter, ist ein guter Ausgangspunkt zur Besteigung des Whiteface (s. oben; Reitpferd $4, Führer $ 3). Bei *Ausable Forks*, 10 M. weiter, vereinigen sich die beiden Arme des Ausable. 29 M. *Ausable Station* (S. 149).

Ausflüge vom Lake Placid ferner nach *Adirondack Lodge* (10 M.; S. 155), *Keene Valley* (21 M.; s. unten) etc.

****Keene Valley** (Zugangsrouten s. S. 152), von *Keene Village* (S. 152) 8 M. weit nach S. sich erstreckend, ist mit seinem Reichtum an zarten und ernsteren landschaftlichen Schönheiten und seiner für Ausflüge aller Art günstigen Lage vielleicht das beste Standquartier in den Adirondacks. Es wird vom östl. Arm des *Ausable* durchflossen und ist von zwei Bergketten eingeschlossen, die ö. im *Hopkins Peak*, dem *Giant of the Valley* und *Noon Mark*, und w. im *Mt. Porter*, den *Twin Mts.* und *Wolf's Jaws* gipfeln. Die Herbstfärbung der Blätter ist zuweilen unbeschreiblich schön.

Eine gute Straße führt durch das Thal, an verschiedenen Hotels und (5 M.) *Keene Valley Village* (312m) vorüber. Nachstehend folgen die Hotels in der Richtung von N. nach S. thalaufwärts. Touristen wohnen am besten möglichst nahe am obern Ende des Thales. *Estes House* ($ 2), am O.-Ufer des Flusses, am Fuße von Prospect Hill; *Adirondack House* ($ 2½), w. vom Dorf; *Tahawus Ho.* ($ 2), im Dorf, r.; *Maple Grove House* ($ 1½-2); *St. Hubert's Cottage* ($ 2½), r., nahe dem obern Ende des Thals, Dependance von St. Hubert's Inn. ***St. Hubert's Inn** (410m; $ 3-4) ist ein großes, trefflich geführtes Haus am obern Thalende, umgeben von zahlreichen Privatvillen, deren Inhaber ihre Mahlzeiten im Hotel nehmen. Prächtige *Aussicht: gerade gegenüber erhebt sich Noon Mark, mit dem langen Rücken des Giant und Hopkins Peak l. und dem kegelförmigen Mt. Colvin r. N. blickt man das Keenethal hinab; s.w. die Straße nach den Ausable Lakes, zwischen Mt. Colvin und Mt. Resegonia.

Bei den nachstehenden Ausflügen ist St. Hubert's Inn als Ausgangspunkt angenommen, doch lassen sich dieselben leicht andern Punkten des Thales anpassen. — Keene Valley hat einen gut organisierten Führerverein (Führerverzeichnisse in den Hotels). Der Tarif für den Tag oder jeden andern Ausflug ist $ 3; einen detaillierten Führertarif giebt es noch nicht. ***Ausable Lakes** (15 M. hin und zurück), Hauptausflug von Keene Valley und keinenfalls zu versäumen. Die Seen liegen in der *Adirondack Mountain Reserve*, einem Gebiet von c. 4500ha südl. von Keene Valley, Eigentum einer New Yorker Gesellschaft. Gewöhnliche Touristen werden ohne Umstände zugelassen, doch ist der obere See nur

für Boote autorisierter Führer zugänglich. Der Eingang zu der Reserve ist etwas s.w. von St. Hubert's Inn (Wegzoll für Wagen $ 1/2-1, Fußgänger frei). Eine gute von der Gesellschaft erbaute Straße führt von hier zum (3 1/2 M.) *****Lower Ausable Lake** (597m; Boothaus mit Erfr., Boote etc. zu leihen), einem c. 2 M. langen Wasserbecken, umschlossen von steil aufsteigenden schön bewaldeten Bergen. L. erhebt sich *Indian Face* (772m; *Aussicht), ein Höcker des *Mt. Colvin;* r. die schöngeformten *Gothics* und *Mt. Resegonia* oder *Sawteeth.* Vom Boothause kann man eine Bootfahrt (1-3 Pers. 15 c., jede weitere Pers. 5 c.) nach der (10 Min.) Landestelle für *Rainbow Falls* machen, einem c. 30m h. Schleierfall, in dem sich 12-2 Nm. Regenbogen bilden. — Vom obern Ende des Sees führt ein guter Trail zum (1 1/4 M.) *****Upper Ausable Lake** (606m), 1 1/2 M. lang, einem der reizendsten amerikan. Seen. R. erheben sich (von l. nach r.) Mts. Skylight, Haystack, Bartlett, Saddleback, Gothics und Resegonia; l. Mt. Colvin und die Boreas Range (Mt. Marcy ist von keinem der beiden Seen sichtbar). Der See ist von den Führern gehörigen Camps umgeben, wo vor der Rückkehr in der Regel eine Mahlzeit gekocht wird. Man kann auch mehrere Tage in den Camps sich aufhalten (25 c. pro Nacht für jede Person). Vor der Rückkehr kann man den in den See mündenden Bach bis zum (1/2 St.) *Elk Lake Trail* (s. unten) hinaufrudern und dann dem Wasserlauf (nach l. führende Pfade vermeiden) bis zum (20 Min.) **Panorama Bluff* folgen, mit herrlicher Gebirgsaussicht (von l. nach r. Mts. Allen, Skylight, Marcy, Haystack, Bartlett, Basin, Saddleback, Gothics, Resegonia). Besteigung des *Mt. Marcy* s. S. 155. — Ein Waldpfad („Trail"), der 1 3/4 M. vom obern Ende des Upper Ausable Lake beginnt, führt ö. über die *Boreas Mt. Range* zum (5 1/2 M.) *Elk Lake* (603m), von wo Fahrstraße s. auf die (5 M.) Straße von Tahawus (S. 157) zur *Schroon River Post Office*, 5 M. ö.

Kürzere Ausflüge. Die *Russell Falls* erreicht man in 10 Min. auf einem an der Rückseite (SW.-Ecke) von St. Hubert's Inn hinabführenden Pfad. — 3/4 M. ö. vom Hotel die *Roaring Brook Falls*, c. 90m hoch über eine Felswand an der W.-Seite des Giant hinabstürzend. Man folgt der Straße nach Port Henry bis zur (10 Min.) Gabelung, wendet sich l. über ein Brückchen und durchquert r. ein Feld zu den Holzbarren am Waldeingang. Der Karrenweg geradeaus führt zum Fuß des Falls. — Folgt man der Port Henry-Straße 1 1/2 M. weiter, so erreicht man *Chapel Pond* (487m; r.). Etwas weiter führt l. hinan ein steiler Pfad zur (20-30 Min.) *Giant's Washbowl* (685m), einen einsamen kleinen Bergsee am Fuß einer gewaltigen Felswand. Ein neuer „Trail" (markiert) führt von hier zum (1 M.) obern Ende der Roaring Brook Falls (s. oben), von wo man, an der r. Seite des Bachs hinabsteigend, zur Straße zurückgelangt (eine Rundtour von zusammen 4-5 M. oder 2-3 St.). — Mit letzterm Wege kann ein Besuch (2 St. mehr) des *Round Pond* und der *Boquet Falls* verbunden werden (Weg schlecht und undeutlich; Führer nötig). — Um die (3 M.) *Cathedral Rocks* zu erreichen, folgt man der Straße nach Ausable Lakes 2 M. weit und geht dann r. über eine primitive Brücke. Ein Besuch der kleinen *Cathedral Falls* kann damit verbunden werden (Knabe zum Wegweisen angenehm). — *Artist's* oder *Chapel Brook*, 1 1/2 M. Man folgt dem Wege zu den Roaring Brook Falls (s. oben) bis in den Wald und schlägt dann den ersten Pfad l. ein.

Bergtouren (Führer bei den sechs ersten für Geübte entbehrlich). — *****Noon Mark** (1082m; 1 3/4 - 2 1/2 St.). Von der Straße nach Chapel Pond gleich hinter der letzten Cottage r. ab und auf breitem Wege, bald auf der l. Seite einer Schlucht hinan zu einer (34-45 Min.) Felsklippe (Aussicht); von hier über den leicht ansteigenden Kamm (25-35 Min.), dann steil zum (30-40 Min.) Gipfel. Die *Aussicht umfaßt Keene Valley und die es umschließenden Berge, Mt. Dix mit seinem merkwürdigen Höcker (S.), Nippletop und die Marcy-Gruppe. — **Mt. Colvin** (1262m; 2-3 St.). Der Pfad zweigt von der Straße nach Ausable Lakes etwa 5 Min. vor dem untern See l. ab und steigt an der l. Seite von *Indian Face* hinan (s. oben; Handweiser). Nach 35 Min. führt l. ab ein Pfad zur (5 Min.) *Wizard's Washbowl.* 1/2 St. (l.) Pfad zu den (6 Min.) *High Falls;* 5 M. (l.) Trail nach *Fairy Ladder Falls* und *Nippletop* (1428m); 35 Min. (r.) hohe weiße Klippe, etwas weiter

Tode durch einen Unglücksfall am Calamity Pond (S. 156) 1845 aufgegeben. — Vom Adirondack Club führt eine schöne Straße südl. an dem 3½ M. langen *Lake Sanford* (548m) vorbei zur (21 M.) *Tahawus Post Office*, von wo man entweder r. (W.) zum (19 M.) *Sagamore*, am *Long Lake* (S. 158), oder l. (O.) zur (19 M.) *Schroon River Post Office* weiterfahren kann, 9 M. n. vom *Schroon Lake* (s. unten).

d. Von Saratoga nach North Creek.

Schroon Lake. Blue Mountain Lake. Raquette Lake. Long Lake.

Von Saratoga nach North Creek, 59 M., Adirondack Railway in 2½ St. ($2; Schlafwagen von New York bis North Creek ohne Wagenwechsel $2; von Saratoga nach *Blue Mt. Lake*, $4.75).

Saratoga s. S. 160. Die Bahn führt in n. Richtung an (r.) *Woodland Park* (S. 160) vorbei und nähert sich bei (17 M.) *Jessup's Landing* (183m) dem *Hudson*, dessen hübschem obern Thal sie folgt. Bei (22 M.) *Hadley* auf 29m h. Brücke über den *Sacandaga*, einen Nebenfluß des Hudson.

Hadley ist Station für **Luzerne** (*Wayside*, $3½-4), freundlicher Sommerfrischort jenseit des Hudson, an dem hübschen kleinen *Lake of Luzerne.*

Der bewaldete zuckerhutförmige Berg r. jenseit Hadley heißt der *Potash Kettle* (528m). Das Thal verengt sich, die Abhänge sind mit schönem Wald bedeckt. — 50 M. *Riverside* (248m) ist Abgangsort der Stage-Coaches nach (7 M.) *Schroon Lake.*

Die Wagen fahren am (6 M.) *Pottersville House* ($2, D. 75c.) vorbei zum untern Ende des Sees, von wo ein kl. Dampfer zu den Hotels am (9 M.) obern Ende fährt (Fahrpreis von Riverside $2), mit Zwischenhalt beim *Watch Rock Hotel* ($2-3), am O.-Ufer, und dem *Taylor House* ($2½-3), am W.-Ufer. — **Schroon Lake** (253m), 10 M. lang und 1-2 M. br., ist von schroffen Bergen umgeben und reich an Fischen. Unweit des obern Endes liegt das Dorf *Schroon Lake*, mit mehreren Hotels: *Leland House* ($3-3½), *Lake House* ($2½), *Ondawa* ($2½) und *Windsor* ($2-2½). Fahrstraße (Omnibus) von hier n. über *Schroon River Post Office* (S. 152) nach (22 M.) *Euba Mills* (S. 152), wo sie sich teilt, l. nach (6 M.) *Keene Valley* (S. 153), r. nach (10 M.) *Elizabethtown* (S. 152).

59 M. **North Creek** (297m; *American House*, $2), Endpunkt der Bahn und Abfahrtsort der Coaches zum Blue Mountain Lake.

Von North Creek zum Blue Mountain Lake, 30 M., Coach in 6-7 St. ($3). Wenig anziehende Fahrt; schlechte Straße, durch weite Strecken abgebrannten Waldlandes. L. *Gore Mt.* (1627m). — 5 M. *North River Hotel* (Roblee's; D. 75c.). Die Straße verläßt den Hudson und steigt scharf bergan; r. in der Ferne erscheint *Mt. Marcy* (S. 155). 17 M. Brücke über den *Indian River* (Hotel, $2); 18 M. *Indian Lake* (Ordway Ho., $2); 20 M. *Cedar River* (Hotel, $2). Dann über die Wasserscheide (536m) zwischen dem Hudson und *Raquette*. 25 M. *Forest House* ($2). — 29 M. **Blue Mountain Lake** (548m), 3 M. lang und 2 M. br., am Fuße des n.ö. aufsteigenden *Blue Mt.* (1145m).

Am See mehrere Hotels: **Prospect House* (500 Betten; $4-5), am S.-Ufer; *Holland's Lake Ho.* ($3), am O.-Ende; *Blue Mt. House* (68m über dem See, $2½), am Fuß des Blue Mt. — **Blue Mountain** (1145m) ist von hier auf Reitweg in 2 St. zu ersteigen. — Eine Fahrstraße führt von Blue Mt. Lake durch die Wälder nach (10 M.) *Long Lake Village* (S. 158).

Vom Blue Mountain Lake zum Raquette Lake, 12 M., Dampfboot in 3 St. (Fahrpreis bis Marion Carry 75c., bis zu den

Hemlocks oder den Antlers $1.25, bis Forked Lake Carry $1.75). — Der kleine Dampfer fährt über *Blue Mt. Lake*, mit hübschem Blick auf *Blue Mt.*, tritt durch einen kurzen Kanal in den kleinen *Eagle Lake* (am N.-Ufer das einsame Farmhaus *Eagle's Nest*) und fährt dann durch einen zweiten Wasserlauf in den schmalen 2½ M. l. *Utowana Lake* ein. Am obern Ende des letztern steigt man aus, geht über eine kurze Carry zum (½ M.) *Marion River* und fährt auf einem andern kleinen Dampfer den vielgewundenen Fluß hinab bis zum (6 M.) *Raquette Lake*, wo man bei den *Hemlocks* oder den *Antlers* (s. unten) aussteigt.

***Raquette Lake** (541m), der am unregelmäßigsten geformte aller Adirondack-Seen, mit zahlreichen Landzungen und Buchten, ist c. 10 M. lang (in direkter Linie 5 M.) und 1-1½ M. breit. Er ist von niedern Hügeln umgeben und die Wälder ringsum sind reich an Wild.

Hotels am Raquette Lake: **The Antlers* ($3½), am W.-Ufer; *The Hemlocks* ($3), an der Mündung des Raquette River; *Whitney* ($2), S.-Ende; *Blanchard's Wigwam* ($2), W.-Ufer. — Die Privat-Camps um Raquette Lake sind die luxuriösesten in den Adirondacks: **Camp Pine Knot* (W. W. Durant, Esq.), auf der Südseite derLandzunge unterhalb Marion River, ist wohl der schönste derartige Platz in Amerika. Ein Empfehlungsbrief an einen „Camp"-Besitzer wird die Annehmlichkeiten eines Besuchs von Raquette Lake wesentlich erhöhen.

S.w. von Raquette Lake zieht sich die **Fulton Chain of Lakes** (500-550m) hin, acht an der Zahl, ein Lieblingsrevier für Jäger und Angler. Man erreicht sie durch das *Brown Tract Inlet*, und ein kl. Dampfer befährt einige derselben. Nächste Eisenbahnstation ist *Herkimer* am Adirondack & St. Lawrence Railway (S. 159).

Von Raquette Lake nach Long Lake, 12 M., auf kleinem Boot, mit Führer. Vom N.-Ende des Raquette Lake über eine kurze Carry zu dem malerischen (½ M.) **Forked Lake** (533m; *Forked Lake Ho.*, geschlossen), mit mehreren „Camps".

Wer nach den *Tupper Lakes* (S. 159) will, fährt zum N.-Ende von Forked Lake, durch den Verbindungskanal zum (6 M.) *Little Forked Lake*, dann mit Boot (2½ M.) und über Carries (5½ M.) durch *Carry Pond*, *Bottle Pond* und **Rock Pond* zum (8 M.) *Little Tupper Lake* (S. 159).

Wir wenden uns am Forked Lake r. (O.) und fahren von seinem O.-Ende den malerischen *Raquette River* hinab zum (8 M.) Long Lake, indem wir den *Buttermilk Falls* und andern unpassierbaren Stellen des Flusses durch c. 2 M. lange Carries ausweichen.

Long Lake (492m), 14 M. lang und ½-1 M. breit, ist weniger malerisch als die meisten andern Adirondack-Seen. Am S.-Ende erheben sich r. und l. *Mt. Sabattis* und *Owl's Head* (860m). Am r. (O.) Ufer, 2 M. vom obern Ende, das *Grove House* ($2½), von Jägern und Anglern viel besucht, und c. 1 M. weiter auf derselben Seite *Long Lake Village*, mit dem *Sagamore* ($3-4) und *Long Lake House* ($2).

Schräg gegenüber dem Long Lake House beginnt eine Boot- und Carry-Route nach *Little Tupper Lake* (S. 159), über *Clear Pond*, *Little* und *Big Slim Ponds* und *Stony Pond*.

Der See erweitert sich; am untern Ende auf der W.-Seite das kleine *Island House*. R. *Mt. Seward* (S. 156).

Von Long Lake zum *Upper Saranac Lake* s. S. 150.

e. Von Herkimer nach Malone über die Tupper und Saranac Lakes.

173 M. Adirondack & St. Lawrence Railway in 6-7 St. (Fahrpreis \$5.22, Parlor-Car \$1.25). Durchgehende Wagen von New York nach allen von dieser Bahn berührten Punkten der Adirondacks (bis Tupper Lake Junction in 10 St., \$8.14, Parlor-Car oder Sleeper \$2; bis Saranac Inn in 10½ St., \$8.59, \$2; bis Malone in 12 St., \$9.60, \$2). Die Bahn durchschneidet die ganze Adirondack Wilderness von S. nach N. Durchgehende Wagen auch von New York und Boston über Malone.

Herkimer s. S. 167. — Die Bahn wendet sich nach NW. 24 M. *Trenton Falls*, s. S. 167. — Weiter über den *West Canada Creek* nach (28 M.) *Remsen* (S. 167). Bei (50 M.) *McKeever* über den *Moose River*. — 58 M. *Fulton Chain*, 1¼ M. von *Old Forge* (Forge Ho., Cedar Isle Ho., \$2), von wo ein kl. Dampfer die **Fulton Lakes** (S. 158) bis zu ihrem obern Ende hinauffährt. Von da kann man mit Ruderboot und „Carries“ zum (3-4 St.) *Raquette Lake* (S. 158) gelangen. — 64 M. *Big Moose;* 80 M. *Little Rapids;* 91 M. *Bog Lake.* — 107 M. *Childwold*, Station für (5 M.; Coach \$1) das *Childwold Park House* (\$3-4) am *Lake Massawepie.*

113½ M. *Tupper Lake Junction*, 1½ M. (Stage) von *Tupper Lake Village* (Altamont, \$2½-5), dem Endpunkt des Northern Adirondack R. R. (s. unten), am *Raquette Pond*, 2 M. vom untern Ende von Tupper Lake (s. unten). Im Sommer fährt von hier ein Dampfboot zum obern Ende des Sees, das bei den verchiedenen Hotels anhält. Die Station ist 8 M. von *Wawbeek Lodge* (S. 150) am obern Saranac-See entfernt.

Tupper Lake (474m), 7 M. lang und 3 M. br., ist von niedern aber malerischen Bergen umschlossen und wird von Sportsmännern viel besucht. Mehrere Inseln liegen im See. Das größte Hotel ist das *Tupper Lake House* (\$3), nahe dem obern (S.) Ende. *Moody's* (\$2), beim N.-Ende, ist ein kleineres Haus.

Vom obern Ende von Tupper Lake weiter mit Boot und Carries zum (4¼ M.) *Round Pond*, über den man überfährt (2½ M.), dann Carry zum (1 M.) **Little Tupper Lake** (527m), 4 M. lang und 1 M. br. Am W.-Ufer das einf. *Robbins House.* — Von Little Tupper Lake nach *Long Lake* s. S. 158; nach *Raquette Lake*, S. 158.

Die Bahn führt an mehreren kleinen Seen vorbei. — 182½ M. *Saranac Inn Station*, 1½ M. vom *Saranac Inn* (S. 150). Von (131½ M.) *Lake Clear* (1½ M. vom Big Clear Ho., S. 150) führt eine Zweigbahn r. nach (5 M.) *Saranac Village* (S. 150). L. liegt *Clear Lake* (S. 150). — 136 M. *Paul Smith's*, 4 M. vom *St. Regis Lake House* (S. 149; Stage). Ein Omnibus geht von hier auch zum (16 M.) *Meacham Lake House.* Bei (139 M.) *Rainbow Lake Station* (Rainbow Inn, \$2) l. der 3 M. lange, forellenreiche *Rainbow Lake.* — 148 M. *Loon Lake Station*, 3½ M. von *Loon Lake House* (S. 149; Stage). Die Bahn führt eine Zeitlang parallel dem Chateaugay Railway (S. 149), weiter am *Salmon River* entlang.

173 M. **Malone** (*Flanagan*, *Howard*, \$2-2½), gewerbreiches Dorf mit (1890) 4896 Einw., ist Station des Central Vermont Railway von *Rouse's Point* nach *Ogdensburg* (S. 168).

Die *Tupper Lakes* und das *St. Regis Lake House* sind auch mit dem *Northern Adirondack R. R.* zu erreichen, der von *Moira* (S. 168), Station der Central Vermont Line nach Ogdensburg, 14 M. w. von Malone ausläuft.

24. Saratoga.

Bahnhöfe. *Delaware & Hudson Station*, Division Str., hinter dem United States Hotel, für New York, Albany, die Adirondacks etc.; *Mt. McGregor Railway Station*, Catherine Str.; *Saratoga Lake Railway Station* (Fitchburg Railroad), Henry Str., für Saratoga Lake, Boston etc.

Hotels. Grand Union, das Viereck zwischen Broadway, Congress, Federal und Washington Str. einnehmend, mit großem baumbeschatteten Innenhof, einer Straßenfront von 600m und 2000 Betten, $5; United States Hotel, Broadway, Ecke von Division Str., ein mächtiges 270m l. Gebäude mit fast 2000 Betten, $5; Congress Hall, Broadway, zwischen Spring Str. und East Congress Str., mit 1000 Betten, $3-4; Windsor, Broadway, Ecke von E. Williams Str., fashionables Haus, von $5; Clarendon, Broadway, Ecke Williams Str., $4; *Worden, Broadway, Ecke Division Str., das ganze Jahr geöffnet, $3; Adelphi, neben dem U. S. Hotel, $3; American, neben letzterm, $3-3½; Columbian, nahe beim Clarendon, von $2½; Kensington, Union Ave.; Mansion House, Excelsior Park, $2½; Victoria, $2½-3½; Huestis, Albemarle ($2-3), und viele andere kleine Hotels und Boarding-Houses. — *Dr. Strong's Sanitarium*, Circular Str., mit guten Badeeinrichtungen.

Pferderennen im Juli und August im *Race Course*, Union Avenue.

Post Office in der *Arcade*, gegenüber dem U. S. Hotel.

Saratoga Springs (91m), der besuchteste Badeort im Innern der Vereinigten Staaten, liegt auf einem flachen und einförmigen Plateau an der O.-Ecke des Staates New York, 180 M. n. von der Stadt New York und 12 M. w. vom Hudson. Die ständige Einwohnerzahl ist c. 12000, schwillt aber in der Höhe der „Season" (Juli und August) oft auf mehr als das Doppelte an.

Der Name soll von indianischen Worten herrühren, die „Ort des schnellen Wassers" bedeuten. Die Quellen waren den Indianern seit Jahrhunderten bekannt und *Jacques Cartier* hörte bereits im J. 1535 ihren Ruhm verkünden. Der erste Weiße, der sie gebrauchte, war angeblich *Sir William Johnstone* (S. 166), der erwählte Sachem der Mohawks, der von diesen 1767 hierher gebracht und durch den Gebrauch des High Rock Spring (S. 161) wieder hergestellt wurde. Gast- und Logierhäuser wurden seit Anfang dieses Jahrhunderts erbaut und das Bad hat sich seitdem mit Riesenschritten entwickelt, trotz seiner landschaftlich ungünstigen Lage. Nirgendwo bietet sich ein packenderes Bild amerikanischen Reichtums als im Juli und August zu Saratoga, obschon in Newport (S. 63) und Lenox (S. 123) der Luxus feinere Formen annimmt. Saratoga wird auch vielfach zu Zusammenkünften von Politikern, Advokaten, Geldmännern etc. gewählt. — Die Schlacht von Saratoga (Okt. 1777), die mit der Gefangennahme des engl. Generals Sir John Burgoyne endete, fand nicht weit südl. von den Quellen statt (s. S. 162).

Die Hotels von Saratoga bieten Unterkunft für c. 20000 Gäste. Die beiden erstgenannten sind vielleicht die größten Hotels der Welt; ihre gewaltigen Ball- und Speisesäle und Innenhöfe sind höchst sehenswert (der Speisesaal des Grand Union ist 83m lang).

Die meisten **Quellen** (im ganzen c. 30) entspringen in einem flachen Thal, das sich von Broadway nach NO. zieht; sie sind teils eisen-, teils jod- oder schwefelhaltig und sämtlich stark mit Kohlensäure gesättigt. Ihre Temperatur ist 6-8° R.; sie sind meist angenehm zum Trinken und gegen Magen-, Leber- und Steinleiden, Rheumatismen etc. wirksam. Vor dem Gebrauch ist Konsultierung eines Arztes ratsam. Große Quantitäten des Wassers werden nach allen Teilen der Union und nach Europa versandt.

Broadway, die ulmenbeschattete Hauptstraße von Saratoga, mit den ersten Hotels, den glänzendsten Kaufläden und schönsten Privathäusern, erstreckt sich 3 M. weit von N. nach S. Die meisten Quellen liegen am oder nahe beim Broadway. Vom United States

Hotel ausgehend erreicht man bald (l.) Spring Str., gleich nördl. von *Congress Hall* (S. 160), mit dem *Hathorn Spring*, einer kohlensäurehaltigen Lithionquelle. S. von Congress Hall der hübsche *Congress Spring Park* (Eintr. 5 c.) mit Hirschgehege. Nahe beim Eingang der *Congress Spring* (magnesiahaltige Salzquelle, dem Kissinger Rakoczy ähnlich), die bekannteste der Saratogaquellen, und der eisenhaltige *Columbian Spring*. Konzert im Park dreimal tägl., auch Sonntags- und andre Konzerte. — Hinter Congress Hall die *Hamilton-Quelle* (der Columbian ähnlich) und unweit N., in Philadelphia Str., der *Putnam Spring* mit Bad. Broadway in S. Richtung verfolgend, erreicht man (l.) die *Convention Hall*, für die S. 160 erwähnten Zusammenkünfte errichtet (5000 Sitze). Daneben die ***Pompeia** (Eintr. 50 c.), eine höchst vollendete und sehenswerte Nachbildung des Hauses des Pansa in Pompeji (79 n. Chr. zerstört), von Mr. Franklin W. Smith erbaut. Die mit der Pompeia verbundene *Art Gallery* enthält ein großes Gemälde von Rom zur Zeit Constantins und zahlreiche Gegenstände zur Erläuterung der römischen Kunst und Geschichte. — Gegenüber im Hofe des Clarendon Hotel entspringt *Washington Spring*.—Ballston Avenue führt etwas weiterhin r., an einem *indianischen Lager* (geflochtene Körbe u. a. zu kaufen) zum (1¼ M.) *Geyser Park* und *See*, mit dem aus einer Tiefe von 40m aufsteigenden *Geyser* oder *Spouting Spring*. In der Nähe der *Saratoga Vichy Spring*, der *Saratoga Kissingen Spring* (beide alkalisch), der **Champion Spouting Spring*, der sein Wasser 9m hoch emporschleudert, der *Carlsbad Spring* (salinisch und reinigend) und der *Lafayette Spring*.

Folgt man vom United States Hotel dem nördl. Broadway, an der *Town Hall* (r.) vorbei, und biegt bei (¾ M.) *Third Str.* l. ab, so gelangt man zum Eingang des **Woodland Park*, eines schönen 500 ha gr. Parks, Eigentum und Wohnsitz des Richters Hilton, aber dem Publikum frei zugänglich.

Fahr- und Fußwege durchziehen den Park in allen Richtungen. Der sorgfältiger gepflegte Teil in der Nähe des Hauses, mit Bildwerken zweifelhaften Wertes geschmückt, ist weniger schön als der im Naturzustande belassene nördl. Teil. Aussichten auf die Catskills (N.), die Green Mts. (O.) und die Ausläufer der Adirondacks (N.). — Man kann durch den Park bis (2½ M.) *Glen Mitchell* mit röm.-kath. College weitergehen und über Broadway zurückkehren.

Durch Broadway zurückkehrend, wenden wir uns bei Rock Str. l., kreuzen die Bahn und erreichen die Quellen-Gruppe in *Spring Avenue*. Der *High Rock Spring* (S. 160), die am frühesten bekannte Quelle, sprudelt aus einem durch ihre Ablagerungen entstandenen 1m h. Sinterkegel hervor. Unterhalb der *Star Spring*, südl. der *Seltzer Spring*, *Magnetic Spring* (Bäder), *Flat Rock* oder *Imperial Spring* (hinter der Town Hall), *Pavilion Spring* und *Royal Spring* (180m tief); nördl. der *Empire Spring*, *Red Spring*, mit Badehaus, und der *Saratoga „A“ Spring*.

Spring Avenue nach N. verfolgend, erreicht man (¾ M., l.) das *Mansion House Hotel* (S. 160) und gegenüber den Eingang zu den

Excelsior Spring and Bottling Works, im *Excelsior Park* hübsch gelegen; in der Nähe der *Union Spring*. 5 Min. ö. die *White Sulphur Springs* und *Eureka Spring*. — Man kann nun einen der hübschen Waldpfade s.w. von Excelsior Spring zur (10 Min.) *East Avenue* einschlagen; hier wendet man sich l. und folgt dann der *Lake Avenue* (r.), an der stattlichen *Armoury* und der *Fitchburg Railway Station* vorbei zum (6 Min.) Broadway zurück.

Umgebungen. Die beliebteste kürzere Spazierfahrt von Saratoga ist die zum *Saratoga Lake, 4 M. s.ö. Man folgt *Union Avenue*, die bei Congress Hall vom Broadway l. ausläuft, an einem zweiten *indianischen Lager* l., der trefflichen *Rennbahn* r., und *Yaddo*, der Besitzung des Mr. Spencer Trask vorbei, deren schöner Park dem Besuch geöffnet ist. — Der von einem kl. Dampfboot befahrene See ist 7 M. lang; am N.-Ende das besuchte **Thomas's Hotel* (früher *Moon's*; „Saratoga Chips", eine beliebte Art Kartoffelkuchen). Ähnlicher Art ist *Riley's*, am *Little Lake*, 1/4 M. s.w. Ein elektr. Tramway (25 c.) führt vom Grand Union Hotel zum Saratoga Lake. — *Gridley's Ponds*, unweit der Rennbahn, werden von Damen u. a. viel besucht (Taxe für jedes Pfund gefangener Forellen $1). — *Ballston Spa* (7 M.; S. 127), *Round Lake* (12 M.; S. 127) und *Lake Luzerne* (20 M.; S. 157) sind mit Wagen oder Bahn zu erreichen; weitere Ausflüge nach den *Adirondacks* (S. 147), *Lake George* (s. unten), *Lake Champlain* (S. 164) etc.

Ein Zweig des Fitchburg Railroad führt nach (12 M.) *Schuylerville*, von wo man das *Schlachtfeld von Saratoga* (S. 160), mit Nationaldenkmal, besuchen kann. Denktafeln bezeichnen die Hauptmomente der Schlacht.

Von Saratoga nach Mt. McGregor, 10 M., Eisenbahn in 3/4 St. (Retourbillet $1). Auf dem Gipfel (365m) das **Balmoral Hotel**, mit schöner Aussicht, in einem großen Park mit Fischteichen, Promenaden etc. Nahe beim Hotel die Cottage, in der General *Ulysses Grant* 1885 starb, jetzt Staatseigentum (dem Publikum zugänglich).

25. Lake George und Lake Champlain.

Vgl. Karte S. 54.

***Lake George** (104m), ein 33 M. langer und 3/4-3 M. breiter See, im Staate New York s.ö. von den Adirondacks (S. 147) gelegen, ist von bewaldeten Bergen umschlossen, die vielfach schroff ins Wasser abstürzen, und enthält zahlreiche (zusammen 220) Inseln. Am N.-Ende fließt er in den 74m tiefer gelegenen Lake Champlain ab, von dem ihn ein 4 M. breiter Hügelrücken scheidet.

Lake George wird im Sommer viel besucht; zahlreiche große und kleine Hotels umgeben ihn und auch das Lagerleben (S. 148) steht in Blüte. Man erreicht den See gewöhnlich auf der S. 127 beschriebenen Route über *Caldwell*, von wo Dampfboot 2mal tägl. in 3-3 1/2 St. nach *Baldwin*, am untern Ende des Sees (Retourbillet $1.50; Restaurant an Bord). — Der See ist reich an Fischen (Lachsforellen, Barsche etc.; Boot mit Begleiter täglich $3). Vgl. *S. R. Stoddard's* „Lake George and Lake Champlain" (25 c.).

Lake George wurde von weißen Männern zuerst 1642 erblickt, wo drei Franzosen, darunter der Jesuit Jogues, von den Irokesen als Gefangene hierher gebracht wurden. Jogues nannte ihn *Lac du St-Sacrement*; der indianische Name war *Andiatarocte* („Ort wo der See endet"), während Cooper ihn *Lake Horican* („Silberwasser") taufte. Seinen jetzigen Namen erhielt er zu Ehren Georgs II. Durch seine Lage an der großen Straße zwischen den englischen Kolonieen und Canada spielte der See in den englisch-französischen Kriegen des xvii. u. xviii. Jahrh. eine bedeutende Rolle und zahlreiche Kämpfe fanden an seinen Ufern statt (S. 163). Die Anklänge an Cooper's Romane verleihen ihm einen besondern Reiz.

Caldwell (*Fort William Henry Hotel*, 800 Betten, $ 4-5; *Lake House*, $3-3½; *Central Hotel*, *Carpenter Ho.*, $2-3), die Endstation der S. 127 genannten Bahn, am obern (S.) Ende des Sees am Fuß von *Prospect Mt.* (529m; Whs.) schön gelegen, wird im Sommer viel besucht. Ö. erhebt sich *French Mt.*

Das Fort William Henry Hotel steht unweit des ehem. *Fort William Henry*, das die Engländer 1755 zum Schutz des obern Seeendes erbauten. Zwei Jahre darauf wurde es von General Montcalm an der Spitze von 8000 Franzosen und Indianern erobert und die ganze Bevölkerung (1500 Männer, Weiber und Kinder) von den letztern niedergemetzelt (vgl. Cooper's Letzten Mohikaner). Einige Überreste des Forts sind noch vorhanden. — ½ M. ö. die malerischen Trümmer des *Fort George* (1750). Von hier fuhr die Armee des Gen. Abercrombie 1758 auf einer Flottille von Booten auf ihrem erfolglosen Unternehmen gegen Fort Ticonderoga ab (vgl. Cooper's Satanszehe); ein Jahr später begann Lord Amherst von hier den Feldzug, der mit der Vertreibung der Franzosen von den George- und Champlain-Seen endete.

Der Dampfer hält an den Hotel-Landebrücken von Caldwell und fährt dann über den See zum *Crosbyside Hotel* ($3-3½), am Fuß von French Mt. Auf derselben Seite 1 M. n. *St. Mary's Convent*, den New Yorker Paulisten gehörig. Weiter an *Tea Island*, *Diamond Island* und *Long Island* vorbei. R. bleibt *Kattskill Bay* und *Pilot Mt.* (am Fuß ein paar kleine von Anglern besuchte Hotels, $1½-2). Gegenüber das *Marion House* ($ 3½).

8⅓ M. *Buck Mt.* (612m). — Weiter zwischen *Dome Island* (r.), an der breitesten Stelle des Sees, und (l.) *Recluse Island* hindurch, letztere durch eine Brücke mit dem kleinen *Sloop Island* verbunden.

9½ M. (l.) **Bolton** (**Sagamore*, auf einer durch eine Brücke mit dem Festland verbundenen Insel, $4; **Mohican Ho.*, *Bolton Ho.*, $3; *Lake View Ho.*, $2½-3), freundliches Dorf, guter Standort für Ausflüge. Black Mt. (s. unten) tritt n.ö. hervor. Oberhalb Bolton die 5 M. lange *Ganouskie* oder *North West Bay*, vor der eine Landzunge nach S. bis in die Mitte des Sees vorspringt.

11-12 M. **Shelving Rock Mt.** (*Hundred Island House*, *Pearl Point Ho.*, $3), mit steilem Absturz in den See.

Weiter im See *Fourteen Mile Island* (The Kenesaw, $2½), am Eingang der ***Narrows**, zwischen l. *Tongue Mt.*, *Three Mile Mt.* und *Five Mile Mt.*, r. *Mt. Erebus* und dem düstern *Black Mt.* (s. unten). Die Narrows sind voll von Inseln, durch die der Dampfer sich hindurchwindet. Von —

14 M. (r.) *Black Mt. Point* ist *Black Mt.* (810m), mit sehr lohnender Aussicht, in 1½-2 St. leicht zu ersteigen.

17 M. *Harbor Islands*, wo eine Abteilung von 400 Engländern 1757 von den Indianern vernichtet wurde.

18 M. (l.) *Deer's Leap Mt.* — (R.) *Hulett's Landing* (Hotel, $2½-3), am n. Fuß von Black Mt. (s. oben).

18½ M. (l.) *Bloomer Mt.* bildet mit Deer's Leap Mt., von N. gesehen, die *Twin Mts.*

19 M. (l.) ***Sabbath Day Point**, ein fruchtbares Vorgebirge am Ende der Narrows, war Schauplatz zweier Schlachten (zwischen den

Kolonisten und den Indianern und Franzosen 1756 und zwischen Amerikanern und Indianern 1766), die beide für die Amerikaner siegreich ausliefen. Schöner Blick den See auf- und abwärts.

24 M. (l.) **Hague** (*Phoenix Hotel*, $2; *Hillside Hotel*, *Rising Ho.*, *Trout Ho.*, $1 1/2-2), am Fuß der *Three Brothers*, von Anglern viel besucht. — Der See verengt sich wieder.

27 M. (r.) *Anthony's Nose*, steil aus dem See aufragend.

28 M. (l.) *Roger's Slide* (183m) und **Roger's Rock Hotel* ($3-3 1/2).

30 M. (l.) **Baldwin** (*Baldwin Ho.*, $2), wo man das Boot verläßt. An *Lord Howe's Point*, unmittelbar n., landete die englische Armee 1758 (s. unten u. S. 163). Im See *Prisoners' Island*, wohin der Sage nach die Franzosen ihre Gefangenen brachten.

Von Baldwin nach Fort Ticonderoga, 5 M., Eisenbahn in 1/2 St. (75 c.). Diese Bahn, die den George- mit dem Champlain-See verbindet, senkt sich steil um den Abhang des *Mt. Defiance* herum (S. 128); halbwegs beim Dorfe *Ticonderoga* (Burleigh Ho., $2) bildet der Abfluß des Lake George l. einen malerischen Wasserfall. — *Fort Ticonderoga* s. unten.

***Lake Champlain** (30m), 120 M. lang, 1/4-12 M. breit und 15-120m tief, liegt zwischen den Staaten New York (w.) und Vermont (ö.) und ragt mit seinem N.-Ende eine Strecke nach Canada hinein. Seine Uferlinie ist von zahlreichen Buchten und Einfahrten umsäumt, und er hat an fünfzig Inseln (eine davon 30 Sq.-M. groß). Das Vermont-Ufer ist flach und fruchtbar, mit den Green Mts. im Hintergrunde, während das W.-Ufer durch die an den See herantretenden Ausläufer der Adirondacks sich malerisch und abwechslungsreich gestaltet. Bedeutende Schiffahrt wird auf dem See betrieben, der durch einen Kanal mit dem Hudson und durch den Richelieu mit dem St. Lorenzstrom in Verbindung steht.

Der Name des Sees geht auf Samuel von Champlain, Gouverneur von Canada zurück, der ihn 1609 entdeckte. Seine indianischen Namen waren *Caniaderi Quaranti* („Thor des Landes") und *Petoubouque* („die zwischenliegenden Wasser"). Wie Lake George, war er anderthalb Jahrhunderte lang Schauplatz der Kämpfe zwischen Engländern und Franzosen, bis er 1759 endgültig in den Besitz der erstern kam.

Dampfboote (gute Restaurants an Bord) fahren regelmäßig von Fort Ticonderoga nach *Plattsburg* (S. 166), mit Zwischenhalt an allen wichtigern Orten; von *Westport* (S. 165) nach *North Hero* (S. 165) und nach *Vergennes* (S. 100). — Eisenbahnen an den Ufern s. R. 13, 18.

Das S.-Ende des Sees, von *Whitehall* (S. 127) bis (24 M.) *Fort Ticonderoga*, ist so schmal daß es fast einem Flusse gleicht (vgl. R. 128). Die Dampfschiffahrt beginnt bei Fort Ticonderoga.

Fort Ticonderoga (*Fort Ticonderoga Hotel*, beim alten Fort, $2) ist eine Eisenbahn- und Dampfboot-Station am W.-Ufer des Lake Champlain, am Fuß des aussichtreichen *Mt. Defiance* (259m). Das Dorf *Ticonderoga* (s. oben) liegt 2 M. landeinwärts, während die Trümmer des *Fort Ticonderoga* einen Felshügel 1 1/2 M. n. krönen.

Im Jahre 1755 erbauten die Franzosen hier das *Fort Carillon.* 1758 machte General Abercrombie (S. 163) einen Versuch es zu nehmen, mußte

sich aber mit dem Verlust von 200 Mann unter Lord Howe zum Lake George zurückziehen. Im folgenden Jahr räumten es die Franzosen beim Anmarsch des Lord Amherst (S. 163); die Engländer verstärkten und vergrößerten es und änderten den Namen in **Fort Ticonderoga.** 1775 wurde das Fort von „Green Mountain Boys“ unter Col. Ethan Allen von Vermont (S. 103) genommen, die den Kommandanten in seinem Bett überraschten; doch eroberte Gen. Burgoyne es 1777 mit Hilfe einer auf dem Mt. Defiance aufgestellten Batterie zurück. Das Fort wurde 1780 aufgegeben und dem Verfall überlassen. Es diente lange als Steinbruch für die Nachbarschaft; die Reste (schöne Aussicht) werden vom Staate konserviert.

Bei Fort Ticonderoga ist der See nur $^1/_2$ M. breit und erweitert sich nicht wesentlich bis oberhalb Crown Point. Der Dampfer hält bei *Larrabee's Point* (r.) und fährt dann über den See zu der Landestelle von *Crown Point* (l.), 1 M. ö. von dem Dorf (S. 128), von wo Eisenbahn nach (13 M.) *Hammondville*, mit Stage-Anschluß nach *Schroon Lake* (S. 157). Dann steuert das Boot durch die Seeenge zwischen *Chimney Point* r. und ***Crown Point** l., letzteres mit Leuchtturm und den Ruinen eines alten Forts.

Das französische *Fort Frederick*, 1731 hier erbaut, wurde zu gleicher Zeit mit dem Fort Ticonderoga aufgegeben (s. oben). Die Engländer errichteten hier eine weit größere und stärkere Festung, die ebenfalls 1775 von Ethan Allen und 1777 von Burgoyne erobert wurde. Jetzt befinden sich hier ein Tanzsaal, Restaurant etc.

Jenseit der „Narrows“ erweitert sich der See auf 2 M. Breite. *Bulwagga Bay*, jenseit Crown Point, ist vielleicht der Punkt, wo Champlain 1609 mit den Irokesen kämpfte. — Von

19 M. (l.) *Port Henry* (Lee House, $2-3) führt eine Bahn nach (7 M.) *Mineville*, 19 M. von *Schroon River Post Office* (S. 157). L. entfaltet sich ein schöner Blick auf Mt. Dix (S. 154) und andre Gipfel der Adirondacks.

30 M. (l.) **Westport**, in *North West Bay* (von hier in die Adirondacks s. S. 151). — L. **Split Rock Mt.* (Leuchtturm); gegenüber die Mündung des *Otter Creek*, auf dem ein kl. Dampfer nach (8 M.) *Vergennes* fährt (S. 100). — Jenseit

40 M. (l.) *Essex* erreicht das Boot die breiteste Stelle des Sees und steuert nach NO., an den *Four Brothers* und *Juniper Island* (Leuchtturm) vorbei; l. *Willsborough Point* (Green Mountain View Ho., $2).

54 M. (r.) **Burlington**, s. S. 100; hübscher Blick auf die malerische Stadt. Dann quer über den See nach —

64 M. (l.) *Port Kent* (S. 128), Ausgangspunkt für den **Ausable Chasm* (S. 150). Der *Ausable River* mündet $2^1/_2$ M. weiter in den See.

70 M. (l.) *Port Jackson*, an dem schmalen Kanal zwischen dem Festland und *Valcour Island*, wo 1776 eine blutige Seeschlacht zwischen Arnold und Pringle stattfand, die mit der Zerstörung der amerikanischen Flotte endete.

Oberhalb teilt sich der See durch die großen Inseln *Grand Isle* oder *South Hero* (30 Sq.-M.) und *North Hero* und das Vorgebirge von *Alburgh* in zwei Arme. Der Dampfer fährt durch den l. (W.) Arm. Auf *Bluff Point* (l.), $3^1/_2$ M. von Port Jackson, das herrlich gelegene

und glänzend eingerichtete **Hotel Champlain** ($5), mit schönem Blick auf die Adirondacks, Lake Champlain und die Green Mts.

77 M. (l.) **Plattsburg** (S. 148), in *Cumberland Bay*, ist einer der Haupteintrittspunkte in die Adirondacks.

Cumberland Bay war im J. 1814 der Schauplatz der *Schlacht von Plattsburg*, in der Kommodore Macdonough die britische Flotte unter Downie schlug. Zu gleicher Zeit wies General Macomb, an der Spitze der Landtruppen, Sir George Prevosts Angriff auf Plattsburg zurück.

Plattsburg ist Endstation der Lake Champlain-Steamer von Fort Ticonderoga, aber der Westport Dampfer (S. 165) geht weiter bis *North Hero*, mit Zwischenhalt an verschiedenen Inseln.

26. Von New York nach Buffalo und Niagara Falls.

a. New York Central & Hudson River Railway.

Vgl. Karte S. 54.

462 M. Eisenbahn bis (440 M.) *Buffalo* in $8^3/_4$-13 St. (Fahrpreis $9.25; Parlor-Car $2; Schlafwagen $2); bis (462 M.; direkte Route 446 M., s. S. 171) *Niagara Falls* in $11^1/_4$-$16^1/_2$ St. (gleiche Preise). Links sitzen. Der um 2 U. Nm. von New York abgehende „Greased Lightning Train“ fährt mit einer Geschwindigkeit von über 50 M. per Stunde, incl. Aufenthalt.

Von New York bis (142 M.) *Albany* s. S. 133. Die Bahn wendet sich l. und verläßt den Hudson. 145 M. *West Albany*.

160 M. **Schenectady** (74m; *Edison*, $$2^1/_2$-4; *Gilmore Ho.*), altertümliche Stadt holländ. Ursprungs, am r. Ufer des *Mohawk*, mit 19 900 Einw., Fabriken und Handel in Hopfen, Butter etc. Im O. der Stadt das 1795 gegründete *Union College*. Schenectady ist Kreuzungspunkt des Delaware & Hudson Railroad (nördl. nach Saratoga, südl. nach Binghamton; vgl. S. 176).

Die Bahn überschreitet den Mohawk und den *Erie Canal* (r. Union College) und führt in dem lieblichen **Mohawk-Thal* aufwärts, einst Sitz des gleichnam. Indianerstammes (s. unten). Anzeichen ländlicher Wohlhabenheit machen sich überall bemerklich. Die Catskills sind fern im S. sichtbar, während im N. die Ausläufer der Adirondacks erscheinen. Besenkorn gehört zu den charakteristischen Bodenerzeugnissen; die Besen werden hauptsächlich von den Shakers verfertigt, die im untern Thal einige Ansiedlungen haben.

176 M. *Amsterdam* (85m), gewerbreiche Stadt von 17 336 E.; 182 M. *Tribe's Hill*, ein ehemal. Versammlungsplatz der Indianer.— Von (187 M.) *Fonda* führt eine Zweigbahn nach (26 M.) *Northville*.

Johnstown, Station an dieser Bahn 3 M. n., war der Sitz *Sir William Johnstone's* († 1774; vgl. S. 160), eines der ersten Ansiedler in diesem Thal, der großen Einfluß über die Mohawks gewann und von ihnen zum Sachem erwählt wurde. Für seinen Sieg am Lake George wurde er zum Baronet erhoben und erhielt für seine weitern Dienste eine große Landschenkung. Er hatte an 100 Kinder von seinen weißen und indianischen Frauen, deren eine die Schwester des berühmten Mohawkhäuptlings Joseph Brant war. Sein festes steinernes Haus steht heute noch.

Die *Mohawks* waren der bekannteste der indianischen Stämme, die den Bund der *Fünf Nationen* bildeten und in dem großen Seenbezirk von New York ihre Jagdgründe hatten. Die andern Mitglieder des Bundes waren

(von O. nach W.) die *Oneidas*, *Onondagas*, *Cayugas* und *Senecas*. Die *Tuscaroras* von Carolina wurden später in den Bund aufgenommen, der dann den Namen der *Sechs Nationen* annahm. Der Bund hatte in seiner Blütezeit c. 15000 Mitglieder und hat heute noch c. 12000, die Mehrzahl in Canada, die andern in Reservationen im Staate New York, wo sie als friedfertige Landleute leben.

Von (198 M.) *Palatine Bridge* (93m) gehen Coaches nach (14 M.) *Sharon Springs* (S. 140).

217 M. **Little Falls** (114m; *Girvan Ho.* \$2-2½), Fabrikort mit 8783 Einw., in einer engen Schlucht romantisch gelegen, in der Fluß, Eisenbahnen und Erie-Kanal kaum neben einander Platz haben. Der Mohawk fällt hier in ½ M. beinah 14m und bildet eine Reihe hübscher Fälle; die Häuser hängen malerisch an den steilen Felswänden. 12 M. südl. liegt *Richfield Springs* (s. unten).

Weiter über den *Canada Creek* nach (224 M.) *Herkimer* (Palmer Ho., \$2-2½; 4000 E.), dem Knotenpunkt des *Adirondack & St. Lawrence Railway* (s. S. 159). — Jenseit (226 M.) *Ilion* (122m), hübsches Dorf l., mit bedeutender Waffenfabrik, über den Mohawk und den Erie-Kanal.

238 M. **Utica** (125m; *Baggs*, \$4; *Butterfield*, \$2½-3; *St. James*, \$2-3; *Bahnrestaur.*), blühende Stadt und Hauptort des amerikan. Käsehandels, mit 44007 Einw., am S.-Ufer des Mohawk, an der Stelle des ehem. *Fort Schuyler* (1756). W. das große Staats-Irrenhaus.

Von Utica nach Ogdensburg, 134 M., Eisenbahn in 5½-6 St. (\$4.21). Diese Bahn führt n. zum Ontario-See und St. Lorenzstrom und von New York nach den Tausend Inseln (S. 184). — Die Bahn überschreitet den Mohawk. 17 M. *Trenton Falls Station* (256m; Moore's Hotel, \$3-3½; Kauyahoora, \$2), ½ M. von den großartigen ***Trenton-Fällen.** Der *West Canada* oder *Kahnata* („Bernsteinwasser") *Creek*, der *Kauyahoora* („springendes Wasser") der Indianer, durchfließt hier eine wildromantische Schlucht mit schroffen Felswänden, durch die er innerhalb 2 M. 94m hoch in einer Folge von fünf großen und zahlreichen kleineren Fällen hinabstürzt. Die Schichtung der Kalksteinfelsen läßt ihren geologischen Aufbau und ihre fossilen Reste deutlich erkennen; zahlreiche interessante Versteinerungen, namentlich Trilobiten, werden hier gefunden. Man steigt auf einer Treppe (25 c.) bei Moore's Hotel in die Schluchtsohle hinab und folgt ihr aufwärts an den sehenswerten **Sherman Falls* (10,6m), den **High Falls* (24m), **Milldam Falls* (4,5m), dem Felsencircus der *Alhambra*, dem seltsamen *Rocky Heart* und den *Prospect Falls* (6m) vorüber. Zurück zum (2½ M.) Hotel auf einem oben über die Felsen hinführenden Pfade, mit schönen Blicken in die Schlucht. — 21 M. *Remsen* (s. S. 159); 35 M. *Boonville*. Nun im Thal des *Black River* hinan. 45 M. *Lyons Falls* (257m; r. die 20m h. Fälle); 58 M. *Lowville* (Bahnrestaur.). — 74 M. *Carthage* (225m) ist Knotenpunkt der Bahnen ö. nach *Benson Mines* in den Adirondacks (bei *Cranberry Lake*) und w. nach *Watertown* und *Sackett's Harbor* (138m) am Ontario See (S. 245). — Bei (87 M.) *Philadelphia* kreuzt man die Bahn von *Rome* (S. 168) nach *Massena Springs* (S. 185). — 92 M. *Theresa Junction*, für die Bahn nach (16 M.) *Clayton* (S. 184) am St. Lorenzstrom. — 123 M. *Morristown* (S. 185). — 134 M. *Ogdensburg* (S. 185).

Von Utica nach Binghamton, 95 M., Eisenbahn in 3-3¾ St. (\$2.85). — Von (13 M.) *Richfield Junction* führt eine Zweigbahn nach *Richfield Springs* (s. unten). — 95 M. *Binghamton* (S. 176).

[**Richfield Springs** (518m; **Spring House*, *Earlington*, \$4; *Davenport*, *Tuller Ho.*, \$2-3; *Tunnicliff Cottage*; *Kendallwood*), eine Gruppe von Hotels und Villen, 1 M. vom obern Ende des hübschen kleinen *Candarago-Sees*, wird wegen seiner kräftigen Schwefelquellen und hübschen Umgebung

viel besucht. Das 1890 vollendete Badehaus ist vorzüglich eingerichtet, mit Schwimmbad etc. Ausflüge um den *Candarago-See* herum (12 M.), auf den (5 M.) *Mt. Otsego*, nach (3 M.) *Allen's Lake*, (13 M.) *Cooperstown* (S. 140) und (14 M.) *Cherry Valley* (S. 140). Coaches gehen regelmäßig zum (7 M.) obern Ende von *Otsego Lake* (S. 140), mit Dampfbootanschluß nach Cooperstown.]

Jenseit (244½ M.) *Oriskany* (128m) weist eine Tafel l. nach dem Schlachtfeld vom Aug. 1777, wo Gen. Herkimer von den Indianern geschlagen und getötet wurde (ein Obelisk bezeichnet die Stelle). — Nun über den Fluß und den Kanal.

252 M. **Rome** (*Stanwix Hall*, *Arlington*, $ 2-3), Stadt von 14991 Einw., mit Käsefabriken und Walzwerken, steht an der Stelle des in der Revolutionszeit erbauten *Fort Stanwix* und ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Der Erie-Kanal vereinigt sich hier mit dem *Black River Canal* von Lyons Falls (s. oben).

Von Rome führt der *Rome, Watertown & Ogdensburg Railroad* n. nach (73 M.) *Watertown*, (141 M.) *Ogdensburg* (S. 185) und (160 M.) *Massena Springs* (S. 185), mit Anschluß in (147 M.) *Norwood* an den Central Vermont Railway nach *Moira* (S. 159), *Malone* (S. 159) und *Rouse's Point* (S. 128).

265 M. *Oneida.*

6 M. n.w. liegt der 28 M. lange und 5-6 M. br. **Oneida-See.** Die *Oneida Community*, eine von J. H. Noyes 1847 gegründete kommunistische Niederlassung, liegt 3 M. vom Dorfe, ist aber jetzt einfach eine Geschäftsgenossenschaft. In der Umgegend wird viel Milchviehzucht betrieben. S. vom See die Reservation der Oneida-Indianer.

Jenseit (270 M.) *Canastota* (129m) über den Erie-Kanal. — 276 M. *Chittenango* (White Sulphur Springs Hotel, $2½), am Eingang des engen Thals, durch das sich der Cazenovia-See in den Oneida-See entleert. — 283 M. *Manlius.*

291 M. **Syracuse** (122m; *The Yates*, $4-5; *Vanderbilt Hotel*, *Globe*, $2½-4; *Bahnrestaur.*), blühende Fabrikstadt mit (1890) 88143 Einw., am S.-Ende des *Onondaga-Sees* (110m ü. M.; 6 M. lang, 1½ M. br.), verdankt seinen Wohlstand zum großen Teil den Salzquellen in den an den See grenzenden Niederungen, die seit 1650 ausgebeutet werden und jetzt jährlich ungefähr 3 Millionen Bushels Salz liefern. Ein Besuch der Salzpfannen, Soolenleitungen und Pumphäuser ist interessant. Der mitten durch die Stadt laufende *Erie-Kanal* (S. 137) bietet bei Mondschein fast venezianische Veduten.

Unter den Gebäuden ragen hervor die *Town Hall*, Washington Str., im Richardsonschen Stil; das *Postamt* in Lafayette Str., eine gefällige Variation des stets sich wiederholenden Mansardenstils der meisten öffentlichen Bauten in Amerika; die *Syracuse Savings Bank*, am Kanal; *St. Paul's Cathedral; St. John's Cathedral* (röm.-kath.); die *First Presbyterian Church;* das *State Hospital for Feebleminded Children*, und das *Court House* (Gerichtshof). Im SO.-Viertel der Stadt die stattlichen Bauten der Syracuse University (800 Studenten) mit der *Crouse Memorial Hall for Women*, der *Hall of Languages*, der *Bibliothek* (45000 Bde., incl. der Bibliothek Leopold v. Rankes) und dem *Holden Observatory* (Sternwarte; am zweiten und vierten

Di. jeden Monats zugänglich). Die Anhöhe, auf der die Universität liegt, bietet einen prächtigen Blick auf Stadt, See und Berge. Daneben der *Oakwood Cemetery.* — Ein 30m br. *Boulevard* um den Onondaga-See herum wird gebaut.

Eisenbahnen führen von Syracuse nach *Oswego*, *Richland*, *Ithaca* (s. unten) etc. Der *Oswego-Kanal* mündet hier in den Erie-Kanal. — **Oswego** (*Doolittle Ho.*, $2-3) ist eine betriebsame Stadt (21826 E.) mit großen Kornmühlen, am Ufer des Lake Ontario.

Zwischen Syracuse und Rochester (S. 170) teilt sich die Bahn in zwei Linien: die *direkte Route* (80 M.), für die durchgehenden Züge, und die *alte Route* (104 M.) über Auburn, Geneva und Canandaigua.

a. Direkte Route von Syracuse nach Rochester. Bei der Ausfahrt guter Blick r. auf den Onondaga-See und die Salzwerke (S. 168). Die Bahn führt durch wohlhabende viehzuchttreibende Gegend, mehrfach über den Eriekanal und an zahlreichen Ortschaften vorbei. Jenseit (312 M.) *Weedsport* über den *Seneca River.* Bei (349 M.) *Palmyra* (134m) fand angeblich der Mormonenprophet Joe Smith die Metalltafeln der Mormonenbibel (S. 392). Hier wird viel Pfefferminze gezogen. — 371 M. *Rochester* s. S. 170.

b. Von Syracuse nach Rochester über Canandaigua („Auburn Road"). Die Bahn kreuzt den Eriekanal und wendet sich nach SW. Von (308 M.) *Skaneateles Junction* (186m) führt eine Zweigbahn nach (5 M.) *Skaneáteles* (fünf Silben), an dem hübschen 15 M. langen und ½-1½ M. br. **Lake Skaneateles* (262m), den ein kl. Dampfboot befährt.

317 M. **Auburn** (218m; *Osborn Ho.*, $2-3; *Avery*, $2), Fabrikstadt von 25858 Einw., am Ausfluß des 3 M. südl. gelegenen *Owasco-Sees* (11 × 1 M.). Das *Auburn State Prison*, mit Unterkunft für 1200 Sträflinge, ist bekannt durch das hier durchgeführte Schweigsystem, das auch in Europa Nachahmung gefunden hat. *William H. Seward* (1801-72), Staatssekretär während des Bürgerkrieges, wohnte hier lange und ist auf *Fort Hill Cemetery* beerdigt. — Bei (327 M.) *Cayuga* (Bahnrestaur.) auf 1 M. langer Brücke über das untere Ende des Cayuga-Sees.

***Cayuga Lake** (119m), 38 M. lang und 1-4 M. breit, ist von Bergen umschlossen, die sich 210-240m über dem Wasserspiegel erheben, und bietet treffliche Gelegenheit zum Fischfang, Bädern und Bootfahrten. Dampfboote befahren den See und eine Bahn führt am O.-Ufer entlang nach (38 M.) *Ithaca*, an (6 M.) *Union Springs* und (12 M.) *Aurora*, dem Sitze von Well's College für Frauen, vorbei.

Ithaca (122m; *Ithaca Hotel*, $2½-3; *Clinton Ho.*, $2), blühende Stadt von 11079 Einw., am obern Ende des Cayuga-Sees hübsch gelegen, ist Sitz der Cornell University, einer der ersten amerikan. Hochschulen (146 Professoren und 1600 Studenten), deren umfangreiche Bauten sich auf einem Hügel 120m über dem See erheben. Die Universität, vom Staate New York und *Mr. Ezra Cornell* (1807-74) gegründet, hat eine Bibliothek von 115000 Bänden und einen 100 ha großen Park. Der Lehrplan umfaßt, außer den gewöhnlichen Universitätsfächern, Ackerbau, Mechanik und Kriegswissenschaft. Von der Anhöhe schöne Aussicht. — Die romantischen Schluchten bei Ithaca enthalten zahlreiche Wasserfälle. *Fall Creek*, in *Ithaca Gorge*, bildet auf einer Strecke von 1 M. acht Fälle, darunter den 48m h. *Ithaca Fall.* Auch der *Cascadilla Creek*, unweit s., bildet mehrere Fälle. Am schönsten ist der ***Taughanic**

Fall, 9 M. n. von Ithaca und $1^1/_2$ M. w. vom obern Ende des Cayuga-Sees (mit Wagen, Bahn oder Boot zu erreichen). Der Bach stürzt in eine Schlucht mit 60-120m h. Felswänden 65m tief senkrecht hinab, der höchste Fall ö. vom Felsengebirge (15m höher als der Niagara). Daneben ein Hotel.

332 M. *Seneca Falls*, an den Fällen des aus dem Seneca-See (s. unten) abfließenden *Seneca River;* 335 M. *Waterloo.* — 342 M. **Geneva** (137m; *Franklin Ho.*, *Kirkwood Ho.*, \$ $2\text{-}2^1/_2$), freundliches Städtchen mit 7557 Einw. und bedeutenden Samenzüchtereien, Knotenpunkt von Bahnen nach Watkins, Ithaca, Lyons etc., liegt am N.-Ende des Seneca-Sees (s. unten) und ist bekannt als Sitz von *Hobart College.*

Der anmutige ***Seneca-See** (134m), 10 M. lang und 2-6 M. br., ist nur durch einen schmalen Bergrücken vom Cayuga-See getrennt (s. oben). Der See, von Bergen umschlossen, ist über 150m tief und friert niemals zu. Dampfboote (25 c.) fahren im Sommer 3mal tägl. von Geneva nach **Watkins** (*Glen Park Hotel*, beim Eingang des Glen, \$ 2-3; *Glen Mt. Ho.*, im Glen, nur im Sommer geöffnet, \$ 3; *Jefferson*, *Fall Brook*, *Kendall*, bescheiden, \$ 2), freundliches Dorf mit 2604 Einw., als Sommeraufenthalt viel besucht (Eisenbahn s. S. 176).

Der Eingang zu ***Watkins Glen** (Eintr. 50 c., für Gäste des Glen Mt. Ho. frei) ist $^1/_2$ M. vom See, r. vor der Brücke. Die Schlucht ist $2^1/_2$-3 M. lang und durch Pfade, Treppen und Brücken zugänglich gemacht (derbe Schuhe und wasserdichte Kleidung ratsam). Die Hauptpunkte sind durch Tafeln bezeichnet; hervorzuheben die **Cathedral* mit ihrem glatten Felsboden und 90m h. Wänden, *Glen's Alpha* und *Omega*, *Elfin Glen* und *Pluto Falls*. Beim *Mt. House* (s. oben) braucht man nicht über die Brücke zu gehen, sondern bleibt an derselben Seite der Schlucht und steigt gleich darauf die Stufen l. hinab. Der Pfad führt hinter den kleinen *Rainbow Falls* hindurch, wo sich gegen 4 U. Nm. ein Regenbogen bildet. Das obere Ende der Schlucht ist von einer spinnwebähnlichen Eisenbahnbrücke überspannt, 50m über dem Bach. Ein steiler Pfad führt hier r. hinan zur *Glen Watkins Station* (Erfr.), an der Syracuse, Corning & Geneva Bahn (S. 176). Auf der andern Seite der Bahn steigt ein Pfad bergan, der dann oben über die Klippen auf der l. Seite der Schlucht zum Hotel zurückführt. Er tritt nach 10-12 Min. aus dem Walde heraus auf ein Plateau mit herrlicher Aussicht auf das Dorf Watkins und den Seneca-See und führt dann über den Friedhof in 15-20 Min. hinab zum Hotel.

Auch der Besuch des ***Havana Glen**, 3 M. s.ö. von Watkins, ist sehr lohnend (Eingang durch die Fair Grounds zu Havana, bei der Kochschule, 50 c.). Die Schlucht ist $1^1/_4$ M. lang und besonders merkwürdig durch die rechtwinkeligen Felsbildungen in ihrem untern Teil, z. B. in der viereckigen **Council Chamber*, unweit des Eingangs, mit reizenden Wasserfällen. Weiter aufwärts der *Bridal Veil*, *Jacob's Ladder* und die *Curtain Falls.*

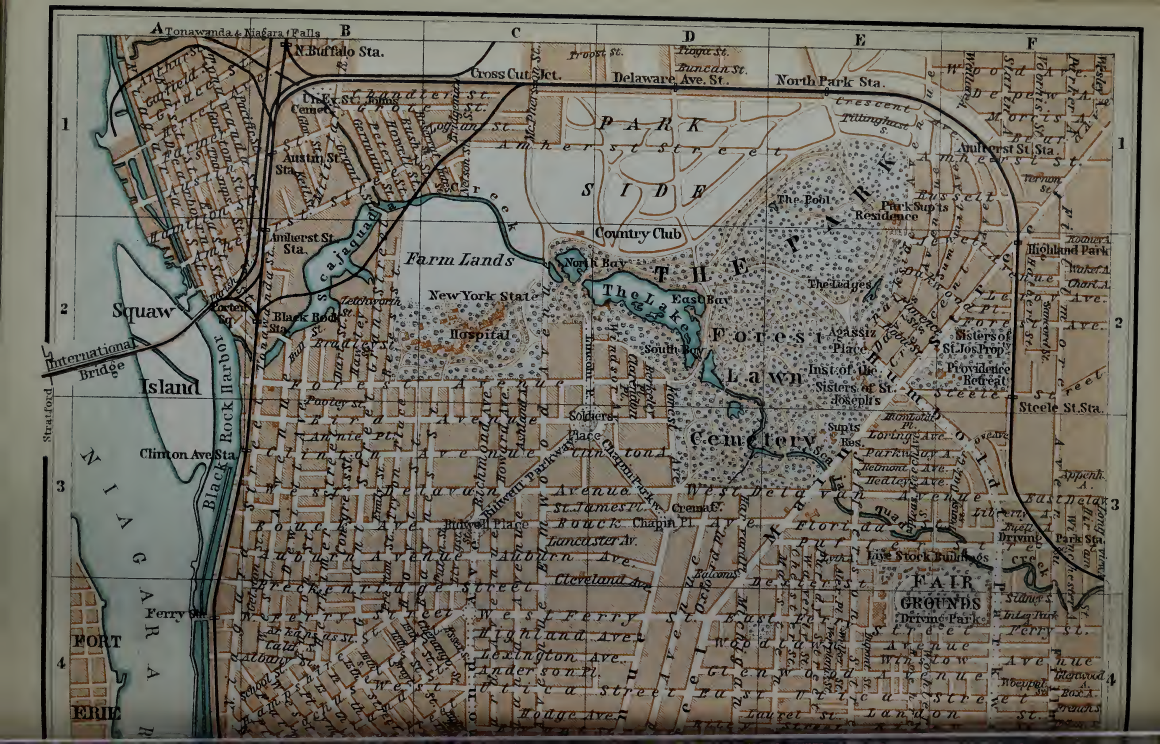
Die Bahn beschreibt einen großen Bogen nach N. — 355 M. *Clifton Springs* (189m; Sanitarium, \$ $3\text{-}3^1/_2$; Hotel, \$ $1^1/_2$), mit Schwefelquellen. — 366 M. *Canandaigua* (225m; Canandaigua Ho., \$ 2-3), mit 5868 Einw., am N.-Ende des 15 M. l. und 1 M. br. *Canandaigua-Sees* (207m).

Dampfboote fahren auf dem See nach den Sommerfrischorten an seinen Ufern. — Canandaigua ist der n. Endpunkt des *Northern Central R. R.*, der von hier nach Philadelphia, Washington und Baltimore führt, sowie Station einer Bahn nach Buffalo über *Batavia* (S. 171).

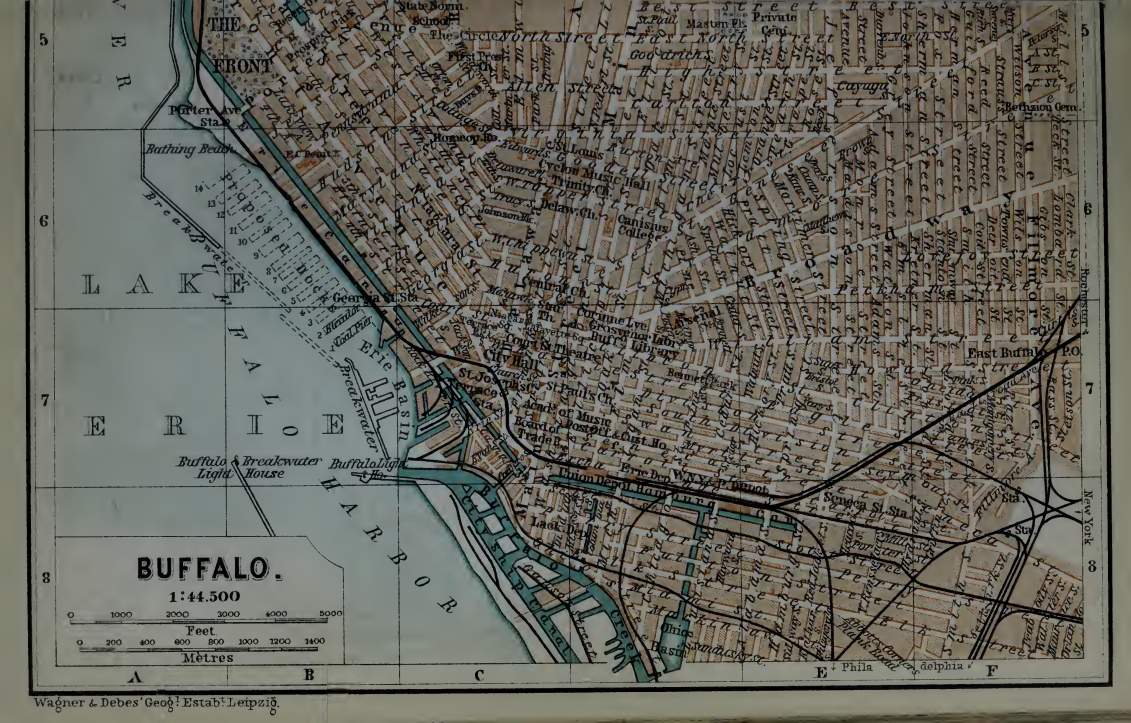
Weiter mehrere unbedeutende Stationen.

394 M. **Rochester** (155m; **Powers Hotel*, \$ 4; *Livingston*, \$ 2-3, Z. von \$ 1; *New Osburn*, \$ $2\text{-}2^1/_2$; *Bahnrestaur.*), ansehnliche Stadt mit 133896 Einw., auf beiden Seiten des *Genesee*, 7 M. vom Ontario-See, produziert Mehl, Bier, Kleider, Schuhe und andre Artikel





Tonawanda & Niagara Falls
N. Buffalo Sta.
Cross Cut Jct.
Delaware Ave. St.
North Park Sta.
Amherst St. Sta.
Austin St. Sta.
Amherst St. Sta.
Black Rock Sta.
Park Side
The Park
The Pool
Park Supt's Residence
Country Club
Farm Lands
North Bay
The Lake
East Bay
South Bay
The Ledges
New York State Hospital
Forest Lawn Cemetery
Agassiz Place
Inst. of the Sisters of St. Joseph's
Sisters of St. Jos. Prop.
Providence Retreat
Highland Park
Steele St. Sta.
Soldiers Place
Cremat.
Live Stock Buildings
Fair Grounds
Driving Park
Park Sta.
Scajaquada Creek
Squaw Island
International Bridge
Black Rock Harbor
Clinton Ave. Sta.
Ferry St.
Niagara
Fort Erie
Stratford
Amherst Street
West Delavan Avenue
Main Street
Humboldt Parkway
Bidwell Parkway
Chapin Parkway
Forest Avenue
West Ferry Street
Highland Ave.
Lexington Ave.
Anderson Pl.
Utica Street
Hodge Ave.
Auburn Avenue
Cleveland Ave.
Lancaster Av.
St. James Pl.
Breckenridge Street
Richmond Ave.
Howard Ave.
Ashland Av.
Elmwood Avenue
Delaware Avenue
Michigan
Laurel St.
Landon St.



BUFFALO.
1:44.500
Feet
Metres
LAKE ERIE
BUFFALO HARBOR
Erie Basin
Breakwater
Buffalo Breakwater Light House
Buffalo Light Ho.
Proposed Docks
Erie Canal
City Ship Canal
Buffalo Creek
Ohio Basin
Bathing Beach
Porter Ave. Sta.
Georgia St. Sta.
Seneca St. Sta.
Union Depot
Erie Dep.
W.N.Y. & P. Depot
Lack. Dep.
City Hall
St. Joseph's Ch.
St. Paul's Ch.
Acad. of Music
Post Off. & Cust. Ho.
Board of Trade
Court St. Theatre
Buff. Library
Grosvenor Libr.
Corinne Lyc.
Central Ch.
Canisius College
Delaw. Ch.
Trinity Ch.
Music Hall
Arsenal
Bennett Park
The Circle
The Front
First Presb. Ch.
State Norm. School
Private Cem.
Bethzion Cem.
East Buffalo P.O.
Fillmore Ave.
North Street
East North St.
Main Street
Niagara St.
Delaware Ave.
Rochester
New York
Phila delphia
Wagner & Debes' Geog! Estab! Leipzig.



zum Jahreswert von $75 000 000. Fast mitten in der Stadt bildet der Fluß einen senkrechten c. 30m hohen *Fall (bester Überblick von der neuen Platt Str. Brücke, von Powers Hotel durch Main Str., State Str. und Platt Str. zu erreichen). Weiter n. innerhalb des Stadtbezirks noch zwei andre Fälle, der 8m h. *Middle Fall* und der 26m h. *Lower Fall.* — *Main Street* überschreitet den Genesee auf einer durch Häuser maskierten Brücke. Etwas unterhalb ist der Eriekanal mittels eines 260m l., 14m h. *Aquädukts über den Fluß geleitet. — Das *Powers Building*, zum Teil von Powers Hotel (s. oben) eingenommen, enthält im obern Stock eine Bildergalerie (Eintr. 25 c.), mit hochtönenden Namen. Von dem 62m h. Turme schöner Blick über die Stadt. — Die *Universität* von Rochester (200 Studenten), im ö. Teil der Stadt, besitzt wertvolle geolog. Sammlungen. — Das **Warner Observatory*, East Avenue, eine vielgenannte Privat-Sternwarte mit 16zölligem Refraktor, ist bei klarem Wetter Di. und Fr. 7-9 Ab. im Winter, 8-10 im Sommer gegen Karten zugänglich, die 66 North Paul Str. zu erhalten sind. — *City Hall*, bei West Main Str., hat einen 53m h. Turm. — Interessant ist ein Besuch der großen Kornmühlen und Lagerbierbrauereien am Fluß und der ausgedehnten Pflanzschulen in den Vororten.

Von Rochester führen Bahnen nach Elmira und New York, Niagara Falls, *Ontario Beach*, am Ontario-See (7 M.), Pittsburg etc. — Schöne Spazierfahrt über den *Boulevard* zum (7 M.) Lake Ontario.

Die direkte Bahn nach Niagara Falls (14 M.) führt über *Lockport* zur *Suspension Bridge* (S. 178).

Die Bahn überschreitet den Genesee oberhalb der Fälle (von der Bahn nicht sichtbar). — 404 M. *Batavia*, mit 7221 Einw., ist Knotenpunkt mehrerer Bahnen und Sitz der Staats-Blindenanstalt. — 436 M. *East Buffalo.*

440 M. **Buffalo.** — **Hotels.** *Hotel Iroquois (Pl. a: C 7), großes Haus an der Ecke von Main und Eagle Str., $4-5, Z. von $1½; *Niagara Hotel (Pl. b: B 5), beim Prospect Park schön gelegen, mit Wintergarten etc., $4-5; beide ersten Ranges. — Genesee Hotel (Pl. c: CD 6), Tifft Ho. (Pl. d: D 7), Main Str., $2½-3; Stafford (Pl. e: C 7), $2; Broezel Ho. (Pl. f: D 7), beim Union Depot, $2½-3.

Bahnhöfe. *Union Depot* (Pl. D 7), Exchange Str., bei Main Str., für den New York Central, West Shore, Michigan Central, Lake Shore, Western New York & Pennsylvania, Grand Trunk, und Buffalo & Pittsburg Railroad; *Erie Depot* (Pl. D 6, 7), Exchange Str., Ecke von Michigan Str., etwas ö., auch vom Lehigh Valley und dem New York, Chicago & St. Louis R. R. benutzt; *Delaware & Lackawanna Depot* (Pl. C 8), am Ende von Main Str.

Dampfboote fahren regelmäßig nach den Hauptpunkten am Lake Erie und den andern großen Seen.

Cabs. 1-2 Pers. für 1 M. 50 c., jede weitere Person 25 c., 2 M. jede Pers. 50 c., über 2 M. jede $1; die Stunde 1-4 Pers. $1½; ein Koffer frei, jedes weitere Gepäckstück 5-10c. — **Street Cars** (*Tramways*, 5 c.) in allen Hauptstraßen. — **Gürtelbahn**, vom Union Depot ausgehend, um die Stadt (15 M.) in ¾ St. (Fahrpreise 5-30 c.).

Theater. *Academy of Music* (Pl. C 7), 245 Main Str.; *Star Theatre* (Pl. C 7), Ecke Pearl Str. und Mohawk Str.; *Corinne Lyceum* (Pl. D 7), Washington Str., beim Broadway; *Court Str. Theatre* (Pl. C 7); *Germania*, 331 Elliott Str., deutsche Vorstellungen.

Post Office (Pl. C D 7), Ecke von Seneca Str. und Washington Str.

Buffalo, die drittgrößte Stadt des Staates New York, mit (1890)

255664 Einw., liegt am O.-Ende des *Lake Erie*, an der Mündung des *Buffalo River* und dem Ausfluß des *Niagara River*, 20 M. oberhalb der *Niagara-Fälle*. Die Stadt ist gut gebaut, mit breiten, baumbeschatteten und mit Asphalt sauber gepflasterten Straßen.

Der Name der Stadt soll von den Büffelherden herrühren, welche den hier in den See mündenden Creek aufsuchten. Die erste Wohnung weißer Männer wurde hier 1791 erbaut, aber erst nach Eröffnung des Eriekanals begann der Ort sich rascher zu heben. Zwischen 1880 und 1890 vermehrte sich seine Bevölkerung um 100000 Seelen. Buffalo ist durch seine Lage das Handelscentrum für einen großen Teil des weiten NW.-Gebiets. Der Seehafen ist sicher und geräumig und hat mehrere Meilen Wasserfront. Bauholz, Korn, Kohlen (5-6 Millionen Tons) und Vieh sind die Haupt-Handelsartikel. Die Kornspeicher (Elevators) haben Lagerraum für 13-14 Millionen Bushels. Zu den Industrieen von Buffalo gehören Bierbrauerei, Destillation, Ölsiederei, Wagenbau, Metallwaren-, Seifen- und Stärkefabrikation; dieselben beschäftigen 55000 Arbeiter und erzeugten 1890 Güter im Werte von $101000000. Die Bevölkerung besteht zu einem bedeutenden Bruchteil aus Deutschen, sowie vielen Polen und Italienern.

Lake Erie (139m), der zweite (von O. her) der großen Seen-Kette zwischen den Verein. Staaten und Canada, ist 290 M. lang und 65 M. breit, aber durchschnittlich nur 25m tief. Er steht durch den Detroit River mit dem Huron-See in Verbindung (S. 246) und entleert sein Wasser durch den Niagara River in den Ontario-See (S. 179). Die Schiffahrt auf dem See ist sehr lebhaft. Das erste Schiff, das den See befuhr, wurde 1679 von La Salle erbaut; das erste Dampfboot lief 1818 vom Stapel.

Vom *Union Depot* (Pl. D 7) wenden wir uns l. (W.) nach Main Street und folgen ihr in n. Richtung (r.). An der Ecke von Swan Str. l. die schöne gotische **St. Paul's Church* (Pl. C 7); weiter, etwas zurückliegend, mit Front nach Franklin Str., die stattliche *City Hall*, mit 60m h. Turm (Aussicht). R., Ecke von Eagle Str., das imposante *Iroquois Hotel* (S. 171; vom Dach Aussicht). Etwas weiter kreuzt man *Lafayette Square*, mit einem *Kriegsdenkmal*. R., an der Ecke von Broadway, die schöne ***Public Library** (Pl. D 7), mit 65000 Bänden und verschiedenen Sammlungen.

Der geräumige *Lesesaal* im Erdgeschoß enthält eine interessante Sammlung von Autographen (Howells, G. E. Craddock etc.), die Uhr des Dichters E. A. Poe u. a. In einem Kasten ein während des Bürgerkrieges 1863 in Raleigh (Nord-Carolina) gedrucktes Rechenbuch, aufgeschlagen bei dem Exempel: „Wenn ein konföderierter Soldat 7 Yankees hauen kann, wieviel Konföderierte sind dann nötig um 49 Yankees zu hauen?"

Im ersten Stock die *Fine Arts Academy*, mit Gemälde-Galerie; im zweiten Stock die *Buffalo Historic Society* mit allerlei histor. Merkwürdigkeiten. — Im Souterrain das Museum der *Society of Natural Sciences*.

Der öffentlichen Bibliothek gegenüber die *Grosvenor Library*, mit 40000 Bänden.

An der Ecke von Niagara Str. steht die *Erie Co. Savings Bank*. Dann kreuzt Main Str. die breite *Genesee Street* (Pl. C-F 5-7). L., 1/2 M. weiter, an der Ecke von Edward Str., die große *Music Hall* und die röm.-kath. Kirche **St. Louis* (Pl. D 6).

Die vornehmste Straße von Buffalo ist *Delaware Avenue (Pl. C, D 3-7), die von *Niagara Square* (Pl. C 7) in w. Richtung mit Main Str. parallel läuft. An der Ecke von Niagara Sq. und Delaware Ave. das Haus des Präsidenten *Millard Fillmore* (1800-1874), jetzt ein Boarding-House. In Delaware Ave. liegen ferner *St. Joseph's College*, an der Ecke von Church Str.; die *Methodist Episcopal Church*,

Ecke von Tupper Str.; **Trinity Church*, zwischen Tupper und Edward Str.; und die *Synagoge*, zwischen Allen und North Str.

Delaware Str. führt zum ($2^1/_2$ M.) *Forest Lawn Cemetery* (s. unten). Nach $1^1/_4$ M. führt l. ab *North Street* zum ($^1/_2$ M.) *Circle* (Pl. C 5), mit der **First Presbyterian Church.* Weiter durch *Porter Avenue* zum ($^1/_2$ M.) kleinen *Prospect Park* (Pl. B 5) und der ($^1/_4$ M.) ***Front** (Pl. A B 5), einem Felshügel am Niagara River mit schöner Aussicht auf Lake Erie, den Fluß und das 1 M. entfernte canadische Ufer. Unweit nördl. *Fort Porter*, eine kleine Militärstation, jetzt ohne Bedeutung. *Niagara Street* führt weiter am Fluß entlang, an den städt. *Wasserwerken* und der *Fort Erie Fähre* vorbei, zur (2 M.) **Internationalen Brücke** (Pl. A 2), $^3/_4$ M. lang, die den Fluß (mit *Squaw Island* als Stützpunkt) überschreitet, 1873 mit einem Aufwand von $1 500 000 vollendet.

Wir kehren nach *Forest Avenue* (Pl. B C D 2) zurück und folgen ihr in ö. Richtung, an (l.) dem großen *State Insane Asylum* (Pl. C 2) vorbei, zum ($1^1/_2$ M.) ***Park** (Pl. D E 1, 2), mit hübschen Anlagen und einem zu Bootfahrten benutzten See. An den Park grenzt s. und ö. der ***Forest Lawn Cemetery** (Pl. D E 2, 3), mit dem Grabe des Präsidenten *Fillmore* (S. 172), einer Statue des Indianerhäuptlings *Red Jacket* (beim SW.-Eingang) und dem stark realistischen *Nelson Blocher Monument.* In der Nähe ein *Crematorium* (Pl. D 3).

S.ö. wird Forest Lawn Cemetery von Main Str. (s. oben) begrenzt, auf der man mit Tramway zum Hotel zurückkehren kann. Oder man folgt ihr weiter zum ($^1/_2$ M.) HUMBOLDT PARKWAY (Pl. E F 2-4), der am *Driving Park* und den *Fair Grounds* vorbei zur ($1^1/_2$ M.) **Parade** (Pl. F 5) führt, einem öffentlichen Park mit dem *Parade House* (Restaurant, Konzerte etc.) in der SO.-Ecke. Von hier über Genesee Str. (Tramway) nach Main Str. zurück. — Bei ausreichender Zeit fahre man mit Street Car den *Broadway* (s. oben) hinab durch ein von Deutschen und Polen bewohntes Viertel, am *Staatsarsenal* (Pl. D 7) vorbei bis zum (3 M.) Endpunkt der Trambahn. Etwas weiter (l.) die **Wagner Palace Car Works**, deren Holzschnitz-Maschinen und sonstige Vorrichtungen sehenswert sind (Zutritt auf Ansuchen meist gestattet). — Weiter, jenseit eines Labyrinths von Bahngeleisen, eine Reihe mächtiger **Kohlen-Elevators**, 1 M. lang und 60m hoch. — Zu erwähnen sind ferner das *Postamt* (Pl. C D 7), Ecke von Seneca und Washington Str.; das *Handelsamt* (Pl. C 7; Aussicht vom Dach), Ecke von Seneca und Pearl Str.; die röm.-kath. *St. Josephs-Kathedrale* (Pl. C 7), Franklin Str., *Canisius College* (Pl. D 6), Washington Str., und mehrere andre kath. Institute; und das *Erie County Almshouse*, N. Main Str.

Excursion Steamers fahren vom Ende von Main Str. nach *Fort Erie* (Canada) und andern Punkten am See. — Andre Ausflüge nach *Chautauqua* (S. 249), *Lakewood* (S. 249) etc., hauptsächlich aber nach den **Niagara-Fällen* (s. S. 178), die entweder mit Eisenbahn (s. unten) oder Dampfboot (Retourbillet 50 c.) zu erreichen sind.

Buffalo ist ein wichtiges Eisenbahncentrum, von dem Bahnen nach allen Richtungen auslaufen (vgl. S. 205, 238 etc.).

Die New York Central Linie von Buffalo nach Niagara Falls führt am r. Ufer des *Niagara River* abwärts. 444 M. *Black Rock;* 451 M. *Tonawanda;* 462 M. **Niagara Falls,** s. S. 178.

Jenseit der Falls Station geht die Bahn weiter nach (2 M.) *Suspension Bridge* und (7 M.) *Lewiston* (S. 183), wo sie an das Dampfboot nach *Toronto* Anschluß hat.

b. West Shore Railway.

452 M. Eisenbahn bis (428 M.) *Buffalo* in 11½-16 St. ($8); bis (452 M.) *Suspension Bridge* in 12½-17 St. ($8). Die direkten Wagen gehen nicht über Albany, aber Inhaber von Unlimited Tickets können über Albany fahren, nach vorheriger Anmeldung beim Kondukteur. Von Schenectady an folgt diese Bahn fast derselben Route wie die New York Central, deren Konkurrentin sie ursprünglich war, bis sie von ihr angekauft wurde.

Von New York bis (128 M.) *Coeyman's Junction* s. R. 19c. Die Buffalo Linie zweigt hier von der nach Albany (S. 136) l. ab. 142 M. *Vorheesville*, Knotenpunkt für *Cobleskill* etc. (S. 140); 152 M. *South Schenectady* (S. 166); 160 M. *Rotterdam Junction*, Knotenpunkt des Fitchburg Railroad (S. 119). Unsre Bahn folgt dem S.-Ufer des *Mohawk*, parallel dem New York Central R. R. am N.-Ufer. — Von (190 M.) *Canajoharie* gehen Coaches nach (8 M.) *Sharon Springs* (S. 140). — 209 M. *Little Falls* (S. 167). — 216½ M. *Mohawk* ist Station für (10 M.) *Richfield Springs* (S. 167). — 232 M. **Utica,** s. S. 167. — Bei (252 M.) *Oneida Castle* kreuzt die Bahn den New York, Ontario & Western Railway (von New York nach *Oswego*, S. 169; 326 M.). — 278 M. **Syracuse,** s. S. 168. — 285 M. *Amboy;* 324 M. *Lyons.* — Jenseit (349 M.) *Fairport* zweigen die Züge über (359 M.) *Rochester* r. ab, während andre über (362 M.) *Genessee Junction* weitergehen.

428 M. **Buffalo,** s. S. 171.

Von Buffalo bis (452 M.) *Suspension Bridge*, Niagara, s. S. 178.

c. Delaware, Lackawanna & Western Railway.

410 M. Eisenbahn bis *Buffalo* in 11½-12½ St. (Fahrpreis $8; Parlor-Car $1.50; Schlafwagen $2). Die Züge fahren von *Hoboken* ab (Fähren von Barclay Str. und Christopher Str.; vgl. S. 5).

Hoboken s. S. 48. Die Bahn führt durch den *Bergen Tunnel* (7/8 M. lang) nach (12 M.) *Passaic*, Stadt mit 13028 Einw. an dem bis hierhin schiffbaren *Passaic River.* — 15½ M. **Paterson** (*Franklin Ho.*, $2), gewerbreiche Stadt mit 78347 Einw. und großen Seide- und Baumwollfabriken. Der Passaic bildet hier einen 15m h. Fall. — 35 M. *Denville* (158m).

Eine andre Linie derselben Bahn führt hierher über (8 M.) *Newark* (S. 186); 12 M. *Orange*, hübscher Ort mit 18844 Einw., von New Yorker Kaufleuten viel bewohnt; 20 M. *Summit*, beliebter Sommerfrischort, und (30 M.) *Morristown.* — 37 M. *Denville* (s. oben).

Von (48 M.) *Hopatcong* gehen Coaches nach (4 M.) *Lake Hopatcong* (221m), einem 8½ M. l. und 3½ M. br. See mit mehreren Sommerhotels. — 51 M. *Stanhope* ist Station (Omnibus) für den (2½ M.) hübschen kl. *Budd's Lake.* — Von (57 M.) *Hackettstown* (173m) gehen Omnibus nach *Schooley's Mountain* (365m), als Sommeraufenthalt besucht (Dorincourt Ho., Heath Ho., $2½-3). —

67 M. *Washington* (152m) ist Knotenpunkt einer Bahn nach (14 M.) *Easton* (S. 203) und *Philadelphia.* Weiter durch den *Manunka Chunk* mittels des 300m langen *Voss Gap Tunnels.* — 77 M. *Manunka Chunk*, Knotenpunkt der Belvidere-Division des Pennsylvania Railroad (nach Philadelphia etc.).

88 M. **Delaware Water Gap** (97m; **Kittatinny House*, **Water Gap Ho.*, $ 3-4; *Glenwood*, $ 2-3), eine Kolonie von Hotels und Cottages am ***Water Gap**, der Schlucht durch die der Delaware seinen Weg durch die *Kittatinny* oder *Blue Mts.* erzwungen hat. Der Einschnitt, zwischen dem *Minsi* (in Pennsylvanien) w. und *Tammany* (in New Jersey) ö., ist c. 2 M. lang, mit 450m h. Felswänden, die für Fluß und Bahn kaum Raum lassen.

Der indianische Name *Minisink* („das Wasser ist gegangen") für das Land oberhalb des Gap deutet auf die (auch geologisch wahrscheinliche) Existenz eines Sees, der durch die Schlucht durchbrach und abfloß. Mehrere andre Gaps in den Blue Mts. sind aus ähnlicher später Entstehungszeit. — Man besichtige das Water Gap vom Fluß, der Straße, Table Rock und Lovers' Leap.

Ausflüge (Karte der Umgebung in den Hotels zu haben). Nach *Eureka Falls*, der *Moss Grotto*, und *Rebecca's Bath*, auf der Fahrstraße durch das Gap bis zum (2/3 M.) ersten Bach. — *Hunters' Spring*, im **Eureka Glen* 1/3 M. weiter aufwärts, ist auch auf weiß-markiertem Pfade zu erreichen, der vom Mt. Minsi-Wege (s. unten) l. abzweigt. — Der *Sylvan Way*, bei dem kl. See unweit des Water Gap House beginnend (weiß markiert), führt über *Cooper's Cliff* und *Table Rock* (150m über dem Fluß) nach (1/2 M.) *Caldeno Falls*, dem *Moss Cataract* und *Diana's Bath.* — 180m weiter kann man l. zum (1/4 M.) *Ledge Path* (rot markiert) hinabsteigen und ihm l. am *Lovers' Retreat* vorbei zum (1/2 M.) Hotel folgen. — Zur Besteigung des **Mt. Minsi** (460m; 1 1/2-2 St.) folgt man dem *Ledge Path* (s. oben) an Lovers' Retreat und *Winona Cliff* vorbei, mit kurzem Abstecher (gelbe Wegmarkierung) nach **Prospect Point* (1 M. vom Hotel, 240m über dem Fluß). Vom Gipfel *(Sappers' View)*, 2 M. weiter, weite *Aussicht. — Um *Mt. Tammany* (440m; 1 1/2-2 St.) zu besteigen, überschreitet man den Fluß und steigt unterhalb der Schieferfabrik bergan.

Schöne Spazierfahrten nach *Stroudsburg* (4 M.), *Deer Park* und *Cherry Valley* (Rundtour von 10 M.), *Buttermilk Falls* (3 M.), *Falls of Winona* (12 M.), *Marshall's Falls* (7 M.) und *Castle Rock* (4 M.).

Ein kleiner Dampfer befährt den Delaware und Ruderboote sind zu leihen. Besuchte Punkte am Flußufer sind *Indian Ladder Bluff*, *Mather's Spring* und der *Point of Rocks.*

Von *Philadelphia* ist das Delaware Water Gap mit dem Pennsylvania Railroad in 3 1/2 St. zu erreichen, über *Trenton* (S. 186).

Nach dem Austritt aus dem Water Gap überschreitet die Bahn den *Brodhead Creek* und durchbricht den *Rock Difficult* mittels eines engen Einschnitts. Jenseit (92 M.) *Stroudsburg* (120m) steigt sie am steilen Abhang des *Pocono Mt.* hinan, führt unweit des Gipfels (Aussicht) durch einen Tunnel und senkt sich von (118 M.) *Tobyhanna* (588m) am W.-Abhang der Alleghenies streckenweise steil hinab.

145 M. **Scranton** (323m; *Wyoming Ho.*, $ 2 1/2-3 1/2; *Westminster*, $ 2-3), Stadt von (1890) 75215 Einw., mit bedeutenden Eisenwerken, am Zusammenfluß des *Roaring Brook* mit dem *Lackawanna*, verdankt seine Blüte den ausgedehnten Anthracit-Kohlenfeldern in der Nachbarschaft. — Weiter mehrere unbedeutende Stationen. Die Bahn tritt in den Staat *New York* („Empire State").

207 M. **Binghamton** (257m; *Arlington*, \$ $2^1/_2$-4; *Hotel Bennett*, \$2-3), Fabrikstadt mit 35000 Einw., ist Knotenpunkt von Bahnen nach Albany (Delaware & Hudson Railroad, R. 21), Richfield Springs (S. 167), Syracuse (S. 168), Utica (S. 167) etc., und des Erie Railway (R. 26 d). — Unsre Bahn wendet sich hier w. und folgt dem r. Ufer des *Susquehanna*, parallel der am l. Ufer entlangführenden Eisenbahn. — 227 M. *Owego* (248m; Ahwaga, \$2), an der Mündung des *Owego* in den Susquehanna, ist Knotenpunkt einer Bahn nach Ithaca (S. 169).

264 M. **Elmira** (260m; *Rathbun*, \$ $2^1/_2$-3; *Frasier*, *Delevan*, \$ $2^1/_2$; *Elmira Water-Cure*), Fabrikstadt von 30893 Einw., mit großen Walzwerken, den Werkstätten des Erie Railway, einem College für Frauen und einer Akademie. Das *Elmira Reformatory* hat bei den Bestrebungen zur Verbesserung der Strafanstalten eine wichtige Rolle gespielt.

Bahnen führen von hier nach *Watkins Glen* (S. 170) und *Rochester* (S. 170), nach *Ithaca* (S. 169) und *Canastota* (S. 168), nach *Harrisburg* (S. 208) und *Philadelphia* (S. 187), und durch das *Lehigh Valley* (S. 204).

279 M. *Corning* (283m; Dickinson Ho., \$2), mit 8850 Einw., ist Knotenpunkt von Bahnen nach Rochester (S. 170) und Williamsport (S. 206). — Bei (326 M.) *Wayland* (414m) verläßt man die Eriebahn, die sich nach N. wendet. — 340 M. *Dansville* (316m; Dansville Sanitarium, \$ $3^1/_2$-5); 365 M. *Rochester & Pittsburg Junction*, für Bahnen nördl. nach Rochester und südl. nach Pittsburg.

410 M. **Buffalo**, s. S. 171.

d. Erie Railway.

444 M. New York, Lake Erie & Western Railroad bis (423 M.) *Buffalo* in $12^1/_2$ St. (Fahrpreis \$8, Parlor-Car oder Sleeper \$2); bis (444 M.) *Suspension Bridge* in $13^1/_4$-17 St. (gleicher Fahrpreis). — Die Züge gehen von *Jersey City* ab (vgl. S. 48; Fähren von 23rd Str. und Chambers Str.). — Diese 1836-52 erbaute Bahn führt beim Durchgang durch das Allegheny-Gebirge mehrfach durch schöne Landschaften.

Jersey City s. S. 48. Die Bahn führt durch den *Bergen Tunnel* (S. 174) und tritt in die Salzmarschen des *Hackensack*.

Diese ausgedehnten Marschen sind mit Weiden und Riedgras bedeckt, die in dem weichen, oft bis 12m tiefen Schlammboden wachsen. Bei hoher Flut stehen sie unter Wasser.

Jenseit ($9^1/_2$ M.) *Rutherford* über den *Passaic*. — $12^1/_2$ M. *Passaic* (S. 174); 17 M. *Paterson* (S. 174). Bei (32 M.) *Suffern* tritt die Bahn in den Staat *New York* (S. 175). — 34 M. *Ramapo*, in dem malerischen Thal d. N.; 38 M. *Tuxedo Park.*

$1^1/_2$ M. w. liegt **Tuxedo Lake**, der *Tuxedo Park Association* gehörig, einem Klub reicher New Yorker, die ihn mit seiner Umgebung zu einem der fashionabelsten Vergnügungsorte und Wildgehege des Landes gemacht haben. An den Ufern stehen das Klubhaus und die Cottages der Mitglieder. Für Besucher mit Empfehlungsbriefen ist dies ein reizender Aufenthalt.

48 M. *Turner's* (170m; Bahnrestaur.) ist Knotenpunkt einer Bahn nach *Newburgh* (S. 136). — 50 M. *Monroe* (Seven Springs Mt. Ho.).

9 M. südl. liegt ***Greenwood Lake** (300m), 10 M. lang und 1 M. br., im Sommer viel besucht (von Jersey City auch direkt per Bahn zu er-

reichen). Die besten Hotels sind das *Brandon House* ($ 3) und *Windermere* ($ 2½), in *Greenwood Lake Village*, am N.-Ende des Sees.

60 M. *Goshen*, Knotenpunkt einer Bahn nach Kingston und Rondout (S. 136); 67 M. *Middletown* (Russell Ho., $ 2-3), mit 11 977 Einw., Knotenpunkt des New York, Ontario & Western Railway nach *Oswego* (vgl. R. 26 b). Bei (71 M.) *Howell's* beginnt der Anstieg zur *Shawangunk Range;* die Gegend gewinnt an Reiz. Hinter (76 M.) *Otisville* erreicht die Bahn in einem langen Felseinschnitt ihren höchsten Punkt (265m) und senkt sich dann steil zum *Delaware* hinab.

88 M. **Port Jervis** (134m; *Delaware Ho.*, *Forster Ho.*, $ 2), Städtchen von 9327 Einw. an der Vereinigung des Delaware und *Neversink*, als Sommerfrische besucht.

Der *Tri-States-Rock*, südl. von der Stadt, bezeichnet die Stelle, wo die Grenzen von New York, New Jersey und Pennsylvanien zusammentreffen. — Hübsche Ausflüge von Port Jervis nach *High Point* (597m; The Inn, $ 3) und *Lake Marcia*, 4 M. ö., auf dem Rücken der *Kittatinny* oder *Shawangunk Mts.;* nach *Milford* (mehrere Whser.), 7 M. s.w. (Coach täglich); *Digman's Ferry* (High Falls Ho., $ 2½), 15 M. südl. (Coach); und den *Falls of the Sawkill*, unweit Milford. *Point Peter*, einer der beiden die Stadt überragenden Berge, bietet eine treffliche Aussicht. — Zweigbahn nach (24 M.) *Monticello.*

Die Bahn überschreitet den Delaware, hier Grenze von *Pennsylvanien* (dem „Keystone State"), und führt am r. Ufer hoch über dem Fluß hin. Der Bahnbau verursachte hier in dem tiefen vielgewundenen Thal, das der Fluß durchströmt, große Schwierigkeiten. Bei (111 M.) *Lackawaxen* (198m) ist der Delaware & Hudson Canal in einem Aquädukt über den Delaware geleitet. Lackawaxen ist wie viele andre kleine Stationen in den „*Delaware Highlands*" eine Sommerfrische mit mehreren anspruchslosen Gast- und Logierhäusern.

Bei (116 M.) *Mast Hope* kreuzt die Bahn den Fluß, tritt wieder in den Staat New York und führt bei (122 M.) *Narrowsburg* durch eine Thalenge. Jenseit (177 M.) *Deposit* (308m) verläßt sie den Delaware, wendet sich l. (SW.) und ersteigt den Scheiderücken gegen den Susquehanna. Malerische Landschaft. Von (184 M.) *Summit* (419m) steil bergab, bald mit schönem Blick r. auf den *Susquehanna*, über die *Cascade Bridge* (55m h.) und den *Starrucca Viaduct* (365m lang und 33m h.). — 193 M. *Susquehanna* (279m), mit Bahn-Reparaturwerkstätten, liegt am l. Ufer des Flusses. — Nun im Susquehanna-Thal abwärts. Von (215 M.) *Binghamton* (265m; S. 176) an läuft die Bahn parallel mit dem am andern (r.) Ufer entlang führenden Lackawanna Railway (R. 26 c).

237 M. *Owego* (S. 176); 274 M. *Elmira* (S. 176). Von (291 M.) *Corning* (286m; S. 176) führt r. (N.) eine Zweigbahn nach Rochester (S. 170), während die Hauptlinie den Fluß verläßt und sich nach O. wendet.

332 M. **Hornellsville** (353m; *Osborne Ho.*, *Page Ho.*, $ 2; *Bahnrestaur.*), Stadt mit 10 996 Einw. und Eisenbahn-Werkstätten. Die Bahn nach Buffalo zweigt hier r. von der Hauptbahn ab, die nach

(414 M.) *Salamanca* und (460 M.) *Dunkirk* (S. 249) weitergeht. — 362 M. *Portage* (401m; Ingham Ho., $2) ist Station für die schönen *Portage Falls, die der *Genesee* hier bildet.

3/4 M. unterhalb des Dorfs die *Upper* oder *Horseshoe Falls*, 21m h.; 1/4 M. weiter abwärts die 33m h. *Middle Falls*, mit dem „Devil's Oven", einer Felshöhle am Fuß des Absturzes. Der Genesee durchfließt dann eine 2 M. lange Felsschlucht und bildet unterhalb derselben die *Lower Falls* (45m h.).

Die Bahn überschreitet den Genesee auf 70m hoher Brücke, mit Aussicht auf die obern und mittlern Portage-Fälle. — 365 M. *Castile* (426m); 368 M. *Silver Springs*, 6 M. von *Silver Lake;* 392 M. *Attica* (305m); 421 M. *East Buffalo* (185m).

423 M. **Buffalo**, s. S. 171.

Die Bahn nach Niagara Falls folgt der gleichen Route wie der New York Central Railroad (S. 174). 432 M. *Tonawanda;* 438 M. *La Salle;* 442 M. *Niagara Falls* (S. 242); 444 M. *Suspension Bridge.* Die Bahn führt über die Brücke, mit voller Ansicht der Fälle, und vereinigt sich in (445 M.) *Clifton* (S. 242) mit dem canadischen Grand Trunk Railway.

27. Die Niagara-Fälle.

Hotels. *Cataract House, am Fluß, gute Küche, $4; International Hotel, $4; Kaltenbach, wird gelobt, mit Aussicht auf den Fluß, $3; Prospect House, $3½-5½. Die beiden ersten sind nur im Sommer geöffnet. Alle diese auf amerikanischer Seite, in der Stadt *Niagara Falls.* — *Clifton House, auf der Canada-Seite, beim Ende der Hängebrücke, mit Fernblick auf die Fälle, $3-5 (nur im Sommer offen).

Bahnhöfe. *New York Central*, Ecke von Falls Str. und Second Str., auch vom Michigan Central und dem Rome, Watertown & Ogdensburg Railway benutzt; *Erie Station*, Ecke von Niagara Str. und Second Str., auch vom Lehigh Valley R. R. benutzt. — Die canadischen Bahnen haben Anschluß für die Niagara-Fälle bei *Suspension Bridge*, 2 M. n.; ferner sind auf der canadischen Seite Stationen bei *Clifton* (S. 242), *Niagara Falls, Ontario* (für Clifton House) und *Falls View* (vgl. S. 242). — Niagara Falls, New York, ist mit Suspension Bridge auch durch Tramway verbunden (5 c.; s. S. 183).

Wagen. Die frühern übertriebenen Forderungen der Niagara-Kutscher haben sehr nachgelassen. Der Fahrpreis ist $1½ für die erste und $1 für jede folgende Stunde, zweispännig $2 und $1½; doch ist es ratsam mit dem Kutscher einen festen Preis abzumachen, wobei man oft, namentlich zu mehreren, eine Ermäßigung der offiziellen Taxe erzielen wird. Man mache bestimmt aus, wer das Brückengeld etc. zu bezahlen hat, und schärfe dem Kutscher ein, ohne speziellen Befehl an keinem der Bazare oder sonstigen Schaustellungen zu halten. Ein Einspänner sollte nicht mehr als $3 für einen halben und $5 für einen ganzen Tag kosten. — *Park Vans* machen die Rundtour der amerikan. Reservation in häufigen Zwischenräumen (Fahrpreis 25 c., für Goat Island 25 c.); die Fahrgäste sind berechtigt an beliebigen Punkten auszusteigen und die Fahrt mit einem der späteren Wagen an demselben Tage fortzusetzen. — *Omnibus* von den Bahnhöfen nach den Hotels 25 c.

Eintrittspreise. Seit Errichtung der amerikanischen und canadischen National-Parke und Reservationen sind die frühern hohen Eintrittspreise meist aufgehoben und jeder Besucher, der eine Wanderung von einigen Meilen nicht scheut, kann die Hauptpunkte für wenig Geld sehen. Goat Island und die schönsten Aussichten auf die Fälle sind sämtlich frei; die einzigen Geldausgaben, die dem Besucher anzuraten sind, sind die für die Fahrt in der „*Maid of the Mist*", einschließlich des Besuchs der canadischen Seite (50 c.), die *Cave of the Winds* ($1) und die Aussicht auf die *Grand Rapids* von der canadischen Seite (50 c.). Ein Besucher, der mit *Goat*



Wagner & Debes' Geog! Estab! Leipzig.



Island und *Queen Victoria Park* diese drei Ausflüge verbindet, kann alle weitern Versuche, ihm Geld abzulocken, ruhig unbeachtet lassen. Bis jetzt wird für Überschreitung der Hängebrücke ein Zoll erhoben (20c. hin und zurück), doch ist die Aufhebung desselben und die Bildung eines wirklich internationalen Parks in Aussicht genommen. Auf der amerikanischen Seite ist Fahren ganz zwecklos.

Bazare. Während die Kutscherplage sich gebessert hat, besteht die der Bazare noch in voller Kraft fort und bildet einen so großen Übelstand, daß viele Fremde ihren Besuch abkürzen und den Niagarafall weit früher verlassen als es in ihrer Absicht lag. Es ist absolut unmöglich durch die Straßen zu gehen oder an einem Schaufenster stehen zu bleiben, ohne mit den unverschämtesten und hartnäckigsten Anerbietungen bestürmt zu werden. Eine unbedingte Nichtbeachtung aller dieser Belästigungen ist durchaus geboten, namentlich in den Bazaren, durch die man zu den Inclined Railways gelangt. Man lasse sich durch die Aufschrift „Freier Eintritt“ nicht täuschen und mache keine Einkäufe an Orten, zu denen der Kutscher den Fremden hinfährt. Wer indianische Merkwürdigkeiten wünscht, kaufe sie von den Indianern selbst.

Reservationen. Die 1885 eröffnete *New York State Reservation at Niagara* umfaßt 42 ha und schließt *Prospect Park* ein. — Der *Queen Victoria Niagara Falls Park*, auf der canadischen Seite, 1888 eröffnet, hat ein Areal von 61 ha. — Die amerikanischen Kommissäre haben eine Zusammenstellung nützlicher „Suggestions to Visitors“ verfaßt, die in den Hotels oder bei den Beamten der Reservation gratis zu haben ist.

Reiseplan. Die nachfolgende Beschreibung entspricht der Reihenfolge, in der die Fälle am zweckmäßigsten besichtigt werden. Die amerikanische Seite besucht man am besten Morgens, die canadische Nachmittags, da man dann die Sonne im Rücken hat. Die Grand Rapids sind am besten von der canadischen Seite zu sehen. Zur Not kann man die Hauptpunkte in einem Tage abmachen, doch ist es ratsam 2-3 Tage darauf zu verwenden. Mai, die erste Hälfte des Juni, die zweite des Sept. und Oktober sind die besten Monate zum Besuch des Niagara; im Hochsommer ist er heiß und überfüllt. Niemand, dem sich die Gelegenheit bietet, möge versäumen die Fälle in der Pracht ihres Winterkleides zu sehen.

Die ****Niagarafälle** (spr. Nei-âgärä; indianisch „Donner der Wasser“), das großartigste Schaustück Amerikas, werden von dem *Niagara River* bei seinem Durchbruch vom Erie- zum Ontario-See gebildet, 22 M. von seinem Ausfluß aus dem erstern und 14 M. oberhalb seiner Mündung in den letztern. Der Niagara River, der Abfluß der vier großen Seen des Westens (Erie, Huron, Michigan und Superior), fällt auf seinem 36 M. langen Laufe um 100m. Die Strömung ist die ersten 2 M., nachdem der Fluß den Erie-See verlassen hat, reißend, verlangsamt sich aber hier, wo das Flußbett sich erweitert und *Grand Island* den Strom in zwei Arme spaltet. Unterhalb der Insel ist er $2^1/_2$ M. breit. Etwa 15 M. vom Lake Erie verengt sich der Fluß abermals und die Stromschnellen beginnen, mit stets wachsendem Ungestüm hinabstürzend, bis sie in der letzten Viertelstunde oberhalb des Falls ein Gefäll von über 16m und eine ungeheure Geschwindigkeit erlangen. Am Rande der Fälle, wo der Strom sich in rechtem Winkel von W. nach N. wendet, teilt sich das Flußbett nochmals durch *Goat Island*, das ungefähr ein Viertel der ganzen Strombreite (1550m) einnimmt. R. davon ist der ***Amerikanische Fall**, 322m br. und 50m h., l. der ***Canadische** oder **Hufeisen** *(Horseshoe)*-**Fall**, in seiner Kurve 915m br. und 48m h. Die Wassermasse, die sich über die Fälle ergießt, beträgt in der Minute 15

Millionen Kubikfuß (425 000 kbm), wovon etwa neun Zehntel über den canadischen Fall gehen (die amerikan. Grenze geht durch die Mitte des letztern). Unterhalb der Fälle verengt sich der Strom auf 300-380m und stürzt schäumend und tosend zwischen hohen Felswänden hindurch. 2 M. weiter abwärts ist er nur 240m breit, und beim Wirbel (S. 183) drängt sich die gewaltige Wassermasse auf einen Raum von 76m zusammen. Diese untern Stromschnellen haben auf 7 M. ein Gefäll von über 30m; erst bei Lewiston wird der Strom breiter und ruhiger.

Die Schlucht, durch die der Strom fließt, ist durch die Thätigkeit der gewaltigen Wassermasse nach und nach ausgehöhlt worden, und die Fälle selbst weichen flußaufwärts allmählich zurück, in einem ungefähren Maßstabe von jährlich 0,67m auf der canadischen und 0,20m auf der amerikan. Seite. Die Felsen des Flußbetts bestehen aus Sandstein, Schiefer und Kalkstein. Die Formation, über die das Wasser gegenwärtig fließt, ist Kalkstein, der c. 25m hoch auf Schiefer aufliegt; der häufige Einsturz großer Kalkfelsmassen wird wahrscheinlich durch Erosion des unter ihnen liegenden Schiefers verursacht. Am Wirbel (S. 183) brechen diese Schichten plötzlich ab und die Wände der Schlucht bestehen ganz aus Schwemmland. Nach der Meinung der Geologen werden bei einem weitern Zurückweichen um c. 3 km die Kalkstein- und Schieferschichten ganz fortgespült und der Strom mit einer Einbuße von 15m an seiner Höhe auf dem Sandstein angelangt sein.

Der Niagara-Fall ist unter dem Namen Ongiara auf Sanson's Karte von Canada (Paris, 1657) angegeben, aber der erste weiße Mann, der den Fall sah und beschrieb, war *Père Hennepin*, ein Mitglied der Expedition La Salle's. Nach der indianischen Tradition verschlingt der Fall jährlich zwei Opfer, eine Zahl, die durch die häufigen Unglücksfälle und Selbstmorde weit übertroffen wird. Viele haben bereits bei waghalsigen Versuchen, oberhalb Goat Island über den Fluß zu setzen, ihr Leben eingebüßt.

Die amerikan. Stadt *Niagara Falls*, unmittelbar am Fluß, hat (1890) 5502 Einw. Hauptquelle ihres Wohlstandes war lange Zeit die Fremdenindustrie, doch besitzt sie jetzt bereits zahlreiche Fabriken und wird sich nach Vollendung des großen Tunnels voraussichtlich zu einem der bedeutendsten Fabrikorte des Landes entwickeln. Man schätzt die Zahl der jährlichen Besucher auf c. 400 000. — Bei dem ***Museum*** und *Cyclorama* halte man sich nicht auf.

Ein 9m tiefer und 5,5m br. Tunnel wird gegenwärtig durch die Felsen von einem Punkte gleich unterhalb der Suspension Bridge bis c. 1¼ M. oberhalb der Fälle gebohrt, wo er immer noch c. 50m unter dem Flußniveau sein wird. Er führt unter dem Dorf in einer Tiefe von c. 60m hindurch. Ein kurzer Kanal wird einen Teil des Flusses zum Beginn des Tunnels ableiten, wo eine Wasserkraft von 120-150000 Pferdekräften durch eine Wassermenge erzielt werden wird, die das Volumen der Fälle kaum wahrnehmbar verringert. Die Stelle, wo die Fabriken erbaut werden, ist von den Fällen ganz abgelegen, deren grandioses Bild durch das Vordringen industriellen Unternehmungsgeistes nicht beschädigt werden wird. Der Tunnel soll im Jahre 1893 fertig werden.

Wir beginnen die Besichtigung der Fälle mit dem Besuch des c. 5 ha großen **Prospect Park**, beim amerikanischen Fall. Auf **Prospect Point* steht man, durch eine Steinmauer geschützt, unmittelbar am Rande des Falls und sieht ihn unten auf die Felsen hinabstürzen. *Hennepin's View*, etwas r. (N.), gewährt einen guten Gesamtüberblick. Das *Library Building* im Park enthält Bücher und Karten. Nahe bei Prospect Point ist die *Superintendent's Office*,

von wo ein *Inclined Railway* (5 c.) und eine Treppe zum Abfahrtsort der „Maid of the Mist“ (S. 182) hinabführen.

Von Prospect Point gelangt man auf dem Parkwege l. (W.) zur (3 M.) *Goat Island Bridge* (110m lang), die etwas oberhalb des amerikan. Falles über den r. Flußarm führt, mit schönem Blick auf die obern Stromschnellen. Unterhalb (r.) ein paar kleine Felseninseln, darunter *Avery's Rock*, an dem ein Unglücklicher 18 St. lang sich festhielt, bis er durch den Stoß eines zu seiner Rettung an Seilen hinabgelassenen Boots in den Abgrund geschleudert wurde. Die Brücke endet an *Bath Island*, von wo eine zweite kurze Brücke auf das 32 ha große ***Goat Island** (Ziegeninsel) führt. Hier r. zum (4 Min.) **Luna Island*, einem Felseneiland zwischen dem amerikan. Hauptfall und dem **Centre Fall*, nach den bei Vollmond hier sichtbaren Mondregenbogen benannt. Weiter an der W.-Seite von Goat Island in 1-2 Min. zu den *Biddle Stairs* (frei zugänglich) und der Office, wo man Führer und wasserdichte Kleidung zum Besuch der ***Cave of the Winds** findet (Eintr. $1; kl. Trkg. an den Führer und den Knaben, der beim Ankleiden hilft).

Niemand versäume die Treppe hinabzusteigen und dem Pfade am Fuß der Klippen nach dem Hufeisenfall hin zu folgen; aber nur Starknervige sollten den Gang durch die Cave of the Winds versuchen (bei der nötigen Vorsicht gefahrlos und nicht selten von Damen unternommen). Nachdem man die Stege und Brücken zwischen den Felsen und dem Wasserstaub vor dem mittlern Fall passiert hat, wird man durch die „Cave of the Winds“ hinter demselben geführt, wo das blind- und taubmachende Gebrüll von Wind und Wasser jeder Beschreibung spottet. Die Besucher fassen sich bei den Händen und schlängeln sich seitwärts über ein schmales Felsband, mit der senkrechten Felswand dicht vor dem Antlitz und den donnernden Wassermassen des Falls im Rücken.

Von den Biddle Stairs führt der Pfad auf Goat Island zum (4 M.) *Porter's Bluff*, mit Überblick des Hufeisenfalls, der canadischen Stromschnellen und der Schlucht unterhalb der Fälle. Eine Treppe und Brücke führen von hier hinab zum ***Terrapin Rock*, am Rande des Hufeisenfalls, mit dem besten Blick auf denselben von dieser Seite. Der früher hier befindliche Turm wurde wegen Baufälligkeit abgetragen.

„Der Strom ist hier augenscheinlich viel tiefer als auf der amerikanischen Seite; er biegt, statt sich beim Sturz über den Felsrand in Schaum aufzulösen, ungebrochen hinüber und senkt sich in einer mächtigen Wassersäule von lebhaft grüner Farbe zur Tiefe. Die Färbung ist nicht gleichmäßig, sondern veränderlich, und lange Streifen von tieferm Ton wechseln mit Bändern in hellerer Farbe ab. Auch der Hufeisenfall entbehrt keineswegs der Schönheit, ist aber vor allem majestätisch. Der Sturz des Wassers ist nicht wild, sondern ruhig, grandios und überwältigend“ *(Tyndall)*. — Ein dem Untergang geweihtes altes Kriegsschiff, das 1829 über den Fall hinabgesandt wurde, zog 5,5m Wasser ohne den Felsrand zu berühren.

Der Pfad führt weiter an der S.-Seite von Goat Island zu den (7-8 Min.) Brücken nach den **Three Sister Islands*, von wo bester Blick auf die imposanten ***Canadischen Stromschnellen**, die mit einer Geschwindigkeit von 30 M. in der Stunde hinabstürzen. An die dritte „Schwester“ stößt ein kleinerer Fels, der *Little Brother*.

Man kann nun mitten durch Goat Island in 5 Min. zu der zum

Festland führenden Brücke zurückkehren; wer Zeit hat möge indes bis zum (4 Min.) „Parting of the Waters“ am obern Ende der Insel vordringen, wo sich ein trefflicher Blick auf den breiten und ruhigen Strom oberhalb der Fälle öffnet, mit *Grand Island* (S. 179) im Hintergrund. Von da führt der Pfad an der N.-Seite von Goat Island, mit Aussicht auf die *amerikanischen Stromschnellen*, zu der (5-6 Min.) Brücke zurück.

Nun zur canadischen Seite des Stroms auf der neuen ***Suspension Bridge,** die die Schlucht c. 180m unterhalb der Fälle überspannt (Brückenzoll s. S. 179).

Der jetzige leicht geschwungene Bau wurde 1889 an Stelle einer ähnlichen Brücke errichtet, die durch den furchtbaren Sturm im Januar dieses Jahres in den Abgrund geschleudert wurde. — Oberhalb der Brücke stehen einige Fabriken; unterhalb ist das Mundloch des S. 180 gen. Tunnels.

Am canadischen Ende der Brücke wendet man sich l., am Clifton House (S. 178) vorbei, zum (3 Min.) Eingang des ***Queen Victoria Niagara Falls Park,** der sich $2^1/_2$ M. weit am Fluß hinzieht, mit trefflichem Überblick der Fälle und der Schlucht, namentlich von (3 Min.) **Rambler's Rest* und (4 Min.) **Inspiration Point.* R. (4 Min.) ein *Restaurant;* 3 Min. weiter das *Table Rock House* und der ****Table Rock,** mit unbeschreiblich großartiger Ansicht der Hufeisenfälle. Nachmittags bilden sich im Wasserstaub schöne Regenbogen. Der Donner des Wassers ist betäubend.

Der Name Table Rock hat sich erhalten, obschon das letzte Stück der überhängenden Felsplatte, von der er herrührt, 1850 in die Tiefe sank. — Ein Elevator (Aufzug) bietet für Sensationsbedürftige Gelegenheit unter den Fall zu gelangen (25 c., mit Anzug 50 c.), doch ist der Ausflug nicht so interessant wie der zur Cave of the Winds.

Bei ausreichender Zeit kann man durch den Park oberhalb der Fälle zum (3-4 Min.) *Cedar Island* und den (1 M.) **Dufferin Islands** weiterwandern, mit guten Blicken auf die canadischen Stromschnellen (S. 181). Auf dem Festland, gleich oberhalb Dufferin Islands, der *Burning Spring* (Zutr. 50 c.), reich gesättigt mit Schwefelwasserstoffgas, das mit bläulicher Flamme brennt. — Die *Falls View Station* des Michigan Central R. R. (S. 242) liegt dicht beim Park, gegenüber dem untern Ende von Cedar Island. — Eine beim Table Rock abzweigende Straße führt nach dem Schlachtfeld von *Lundy's Lane*, wo die englisch-canad. Truppen die Amerikaner am 25. Juli 1814 nach hartnäckigem Kampfe besiegten.

Niemand versäume die **Fahrt auf der *Maid of the Mist*, einem kleinen Dampfer, der am Ende des von Prospect Park hinabführenden Inclined Railway (S. 181) abfährt, den Fluß bis fast zum Fuß des Hufeisenfalls hinaufdampft und an einer Landebrücke an der Canada-Seite anlegt (Fahrpreis 50 c. incl. wasserdichter Kleidung). Die Fahrt ist durchaus gefahrlos, die Aussicht auf die Fälle überaus großartig. Man kann auf der canadischen Seite aussteigen, wo ein steiler Pfad zum Nationalpark hinanführt, und später an demselben Tage mit dem Dampfer zurückkehren.

Der Fluß und seine Ufer unterhalb der neuen Hängebrücke gehören nicht zu den National-Reservationen, bieten aber eine Anzahl hochinteressanter Punkte. Die untern Stromschnellen und der Wirbel (S. 183) sind am besten von der Canada-Seite zu überblicken.

Vom N.-Ende der Hängebrücke führt eine Straße am Felsrande entlang zu der (2 M.) ***Cantilever Bridge** des *Michigan Central Railroad* (S. 242), einer schönen 1883 vollendeten Brücke nach dem Ausleger- oder Kragträger-System. Dieselbe ist 274m lang, 74m hoch und besteht ganz aus Stahl; die beiden Cantilever-Arme, 120 und 114m lang, sind in der Mitte durch einen festen Bogen von 36m Spannweite verbunden. Etwa 90m unterhalb dieser Brücke überspannt die ***Railway Suspension Bridge** den Strom, 1855 vollendet, mit einer Straßenbrücke unter dem Bahngeleise (Brückengeld 10 c. hin u. zurück). Sie ist 250m lang und 74m hoch und wird vom Grand Trunk und dem Erie Railroad benutzt. Die Aussicht von der Brücke auf die untern Stromschnellen ist schön, während die Fälle durch die Cantileverbrücke verdeckt sind.

Etwas unterhalb der Railway Suspension Bridge ist der Eingang zu dem sogen. *Rapids Park*, von wo man auf einem Inclined Railway (50 c.) zur Besichtigung der ***Whirlpool Rapids** hinabfährt, die in ihrer Art den Fällen ebenbürtig sind. Die ungeheure Wassermasse zwängt sich hier durch einen so engen Kanal (90m), daß sie thatsächlich eine konvexe Form annimmt und der Strom in der Mitte 6-7m höher ist als an den Rändern. Drei andre Elevatoren (50 c.) führen auf amerikanischer Seite zu den Stromschnellen hinab.

Der Strom bietet hier ein überwältigendes Bild ungeheurer Kraft; wie stets aufs neue sich erzeugende Meereswogen drängen sich die gewaltigen prächtig grünen Wassermassen aus der Tiefe empor. — Bei einem Versuch diese Stromschnellen hinabzuschwimmen büßte 1883 Capt. Webb sein Leben ein, doch haben seitdem verschiedene Personen das Wagnis in Fässern ausgeführt. Die alte „Maid of the Mist“ wurde 1861 unbeschädigt durch die Rapids nach Lewiston gebracht. Blondin und andre haben die Schlucht oberhalb der Rapids auf Hanf- oder Drahtseilen überschritten.

Man kann nun die Railway Suspension Bridge überschreiten und auf der amerikanischen Seite zurückkehren (Tramway, s. S. 178).

1 M. unterhalb der Railway Suspension Bridge ist der ***Whirlpool** (Wirbel), auf den man vom Gipfel des Felsens einen guten Fernblick hat; doch kann man auch auf einem Inclined Railway (50 c.) zum Ufer hinabgelangen. Der Strom bildet hier plötzlich einen rechten Winkel und der Wirbel entsteht durch den Rückstoß der gewaltigen Wassermasse gegen die Felsen des linken Ufers.

Der River Road führt an der amerikan. Seite von der Brücke nach Goat Island (S. 181) zum (1 M.) *Old French Landing*, wo La Salle und Père Hennepin (S. 180) nach ihrer Ankunft von Lewiston sich einschifften. Schräg gegenüber auf der Canada-Seite das Dorf *Chippewa*, wo die Amerikaner 1814 die Engländer schlugen. 1 M. weiter aufwärts *Schlosser Landing*, von den Franzosen 1750 und den Engländern 1761 befestigt. *Navy Island*, nahe dem canadischen Ufer, gewährte den Insurgenten des „Mackenzie War“ (1837-38) Schutz. Gleich darüber das 26 Sq.-M. große *Grand Island*, 1820 viel genannt, als Major Noah vorschlug, hier die Stadt Ararat als Zufluchtsort für die Juden zu gründen. Gegenüber am amerikan. Ufer, 5 M. oberhalb der Fälle, mündet der *Cayuga*, von wo aus La Salle 1679 mit dem „Griffon“ zur Erforschung der großen Seen abfuhr.

Die *Observation Trains* des New York Central R. R. zwischen *Niagara Falls* und (7 M.) *Lewiston* (Retourbillet 25 c.) bieten prächtige Blicke (l.) in die Schlucht des Niagara. — *Lewiston*, freundliches kleines Dorf, ist Abfahrtsort der Dampfer über den Lake Ontario nach *Toronto*. Am andern

Ufer, am Michigan Central R. R., liegt *Queenstown*, wo Gen. Brock 1812 fiel (59m h. Denkmal). — 8 M. n.ö. von den Niagarafällen liegt die *Reservation der Tuscarora-Indianer* (Körbe etc. zu kaufen). — *Fort Niagara*, an der (14 M.) Mündung des Flusses, 1678 gegründet, ist jetzt von amerikan. Truppen besetzt. Gegenüber der Badeort *Niagara-on-the-Lake*.

28. Der St. Lorenzstrom und die Tausend Inseln.

Wer diesen Ausflug von der amerikan. Seite aus unternimmt, besteigt das Dampfboot in der Regel in *Clayton* (s. unten), das von New York (346 M.) mit dem *New York Central R. R.* bis (238 M.) *Utica* und von da mit dem *Rome, Watertown & Ogdensburg R. R.* zu erreichen ist (10 St.; durchgehende Wagen; Fahrpreis $ 8.27, Schlafwagen $ 2; s. R. 26a). — Der Montreal Steamer der *Richelieu & Ontario Navigation Co.* fährt von *Toronto* Abends ab, trifft in *Kingston* (wo die Mehrzahl der Passagiere einsteigt) um 5 U.Vm. und eine Stunde später in Clayton ein (Fahrpreis von Clayton bis Montreal $ 5.25). — Wer nur die Tausend Inseln zu besuchen wünscht, kann den Dampfer „St. Lawrence“ benutzen, der von Clayton aus täglich Rundfahrten macht (50 c.). Vgl. *Baedeker's Canada*.

Der **St. Lorenzstrom** (*St. Lawrence River*), der Ausfluß der großen Seen des Westens, ist von seinem Ausfluß aus dem Ontario-See bis zu seiner Mündung 500 M. lang und entleert mehr süßes Wasser in den Ocean als irgendein andrer Fluß der Erde, mit Ausnahme des Amazonenstroms. Er ist für große Schiffe bis Montreal fahrbar, für kleine Dampfer auf seinem ganzen Lauf, wobei indes die Stromschnellen von bergauffahrenden Schiffen zum Teil mittels Kanälen umgangen werden müssen (vgl. S. 185). Während 4-5 Monaten steht die Schiffahrt auf dem untern St. Lawrence wegen des Eises still. — Die Entfernungen in der nachstehenden Route sind von Kingston aus berechnet.

Kingston (*British American Hotel*, $ 2-3), Stadt von 19 264 Einw. mit malerischen Festungswerken, beim Ausfluß des St. Lawrence aus dem Lake Ontario, s. *Baedeker's Canada*. Ein kl. Dampfer fährt regelmäßig nach *Cape Vincent*, am amerikan. Ufer.

Nach der Abfahrt von Kingston tritt der Dampfer alsbald in den ***Lake of the Thousand Islands**, eine 40 M. lange und 4-7 M. breite Ausweitung des St. Lorenzstroms, die gegen 1700 große und kleine Inseln enthält. Viele derselben sind beliebte Sommerfrischorte, mit Hotels und Pensionen, andere Privateigentum reicher Amerikaner und Canadier. Die Fahrt durch das Inselmeer ist sehr unterhaltend; Nachts sind viele Inseln beleuchtet. Der Kurs geht zunächst zwischen r. *Wolfe* oder *Long Island* und l. *Howe Island* hindurch.

25 M. (r.) **Clayton** (*Hubbard, Walton, Windsor*, $ 2½), Dorf und Sommerfrische mit 1748 Einw., ist Terminus des Rome, Wat. & Ogd. R. R. von (108 M.) *Utica* (vgl. S. 167). Gegenüber liegt die große *Grindstone-Insel*; dahinter, am canadischen Ufer, *Gananoque* (s. *Baedeker's Canada*).

28 M. (r.) *Round Island*, mit dem großen *Hotel Frontenac* ($ 3-4).

31 M. (l.) *Thousand Island Park* (Columbian, $ 3; Thousand Island Park Ho., $ 2½), von Methodisten viel besucht, am W.-Ende von *Wells Island*.

39 M. (r.) **Alexandria Bay** (*Crossmon*, $ 4; *Thousand Isle Ho.*, $ 3-5; *Central Park Ho.*, $ 2-3), der besuchteste Sommeraufenthalt der Tausend Inseln, liegt in hübscher Umgebung am amerikan.

Ufer gegenüber von Wells Island. Zu den schönsten Villen auf den benachbarten Inseln gehören die von *George M. Pullman* und *H. H. Warner* (dem Erfinder der „Safe Cure"). — Am O.-Ende von Wells Island liegt *Westminster Park* (Hotel, $ 2-3).

Das Boot fährt weiter an den *Summerland Islets* (l.) und dem langen *Grenadier Island* (l.) vorbei, verläßt den See der Tausend Inseln und tritt in den offnen Strom, der hier c. 2 M. breit ist. Die nächste Strecke der Fahrt ist einförmig.

63 M. (r.) *Morristown* (Terrace Park Hotel, $ 2-3).

64 M. (l.) **Brockville** (*Revere*, *St. Lawrence Hall*, $ $2^1/_2$), canadische Stadt mit 8793 Einw. und ergiebigem Fischfang.

76 M. (l.) *Prescott* (Daniels Ho., $ 2-3).

77 M. (r.) **Ogdensburg** (*Seymour Ho.*, $ 2), Stadt mit 11 662 Einw. und Kornhandel. Von Ogdensburg nach *Rouse's Point* s. S. 168; nach *Rome* und *Utica* s. S. 168.

Etwa 10 M. unterhalb Ogdensburg passiert das Boot die *Galoup Rapids*, auf die 10 M. tiefer der *Rapid du Plat* folgt. Keine dieser Stromschnellen ist erheblich, obschon beide für stromauffahrende Schiffe durch einen Kanal auf der canadischen Seite umgangen werden. Zwischen beiden Rapids liegt die schmalste Stelle des Stroms (150m). Zahlreiche Inseln.

97 M. (l.) *Morrisburg*, gleich unterhalb des Rapid du Plat. — Von

102 M. (r.) *Louisville Landing* gehen Stages nach (7 M.) *Massena Springs* (Hatfield Ho., $ $2^1/_2$; Harrowgate Ho.); vgl. S. 168.

113 M. (l.) *Dickinson's Landing*, am Beginn der ***Long Sault Rapids**, zwischen dem canadischen Ufer und *Long Sault Island*. Die Stromschnellen sind 9 M. lang und ungestüm genug, um beim Hinabschießen des Bootes für Ängstliche als nicht ungefährlich zu erscheinen. Für die Bergfahrt werden sie durch den 12 M. langen *Cornwall Canal* umgangen.

125 M. (l.) **Cornwall** (*Rossmore Ho.*, $ $2\text{-}2^1/_2$), wohlhabende Stadt von 6805 Einw., am Ende der Long Sault Rapids. Die canadisch-amerikanische Grenze entfernt sich hier vom Strome und das indianische Dorf *St. Regis*, Cornwall gegenüber, liegt in der *Provinz Quebec*. Die *Adirondack Mts.* (S. 147) werden nun r. sichtbar.

140 M. (l.) *Lancaster* liegt am *Lake St. Francis*, einer 28 M. langen und 5-7 M. br. Ausweitung des Stromlaufs. — Jenseit (155 M.) *Port Lewis* (r.) gehören beide Ufer zu Quebec.

Bei (165 M.; l.) *Coteau Landing* führt eine Eisenbahn-Drehbrücke über den Fluß (vgl. *Baedeker's Canada*). Dann beginnt eine Reihe von Stromschnellen in fast unmittelbarer Folge, zusammen 20 M. lang: *Coteau Rapid*, *Cedar Rapid*, *Split Rock Rapid* und die **Cascades*. Die großen kath. Kirchen der am Fluß liegenden Dörfer treten nun schärfer hervor.

173 M. (r.) *Beauharnois*, am untern Ende dieser Stromschnellen, liegt gegenüber der Mündung des *Ottawa River*, dessen Arme

die Insel *Perrot* einschließen. Das Dorf *Ste. Anne*, am O.-Ufer des östl. Arms, ist der Schauplatz von Tom Moore's „Canadian Boat Song". — Dann tritt das Boot in den 12-15 M. l. *Lake of St. Louis.*

198 M. (l.) *Lachine* (Lake View, Hanna, $2) liegt am Beginn der ***Lachine Rapids**, der kürzesten (3 M.) aber reißendsten von allen, mit denen die Fahrt zu einem aufregenden und effektvollen Abschluß gelangt. Die Stromschnellen beginnen gleich unterhalb der schönen Brücke des *Canadian Pacific Railway.* Bald nachdem es dieselben passiert hat, fährt das Boot unter der **Victoria Tubular Bridge* hindurch und erreicht

207 M. (l.) *Montreal*, s. *Baedeker's Canada.*

29. Von New York nach Philadelphia.

a. Pennsylvania Railroad.

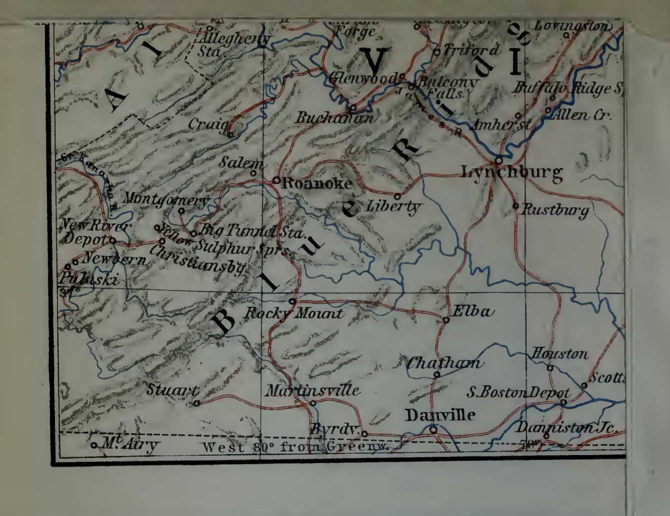
90 M. Pennsylvania Railroad in 2¼-2½ St. (Fahrpreis $2½; Parlor-Car 50c.). Bahnhof in *Jersey City* (Fähren von Desbrosses Str. und Cortlandt Str. und von Brooklyn).

Jersey City s. S. 48. Die Bahn führt in w. Richtung nach (9 M.) **Newark** (*Continental, Park*, $2-3), gewerbreiche Stadt am *Passaic*, mit 181380 Einw., großen Brauereien und bedeutenden Fabriken von Gold- und Silbersachen, Eisenwaren, Cellulose, Papier und Leder (Gesamtwert 1890 $82000000). *Thomas A. Edison*, der Erfinder, hat hier seinen Wohnsitz und seine Werkstatt. — 14 M. *Elizabeth* (Sheridan Ho., $2-2½), Stadt von 37764 Einw., ist Kreuzungspunkt des Central Railroad of New Jersey. — 19½ M. *Rahway* (7105 Einw.); 24 M. *Menlo Park*, der ländliche Wohnort Edison's (s. oben), des „Zauberers von Menlo Park". — 31½ M. **New Brunswick** (*Palmer Ho.*, $2½), am *Raritan*, Fabrikstadt von 18603 E., ist Sitz des von der Bahn r. sichtbaren *Rutgers College*, einer 1770 gegründeten Erziehungsanstalt der holländ. reform. Kirche (250 Schüler). — 41 M. *Monmouth Junction*, Knotenpunkt der Bahn nach Long Branch etc. (S. 200). — Von (47 M.) *Princeton Junction* führt eine Zweigbahn nach (3 M.) *Princeton* (The Nassau, $3).

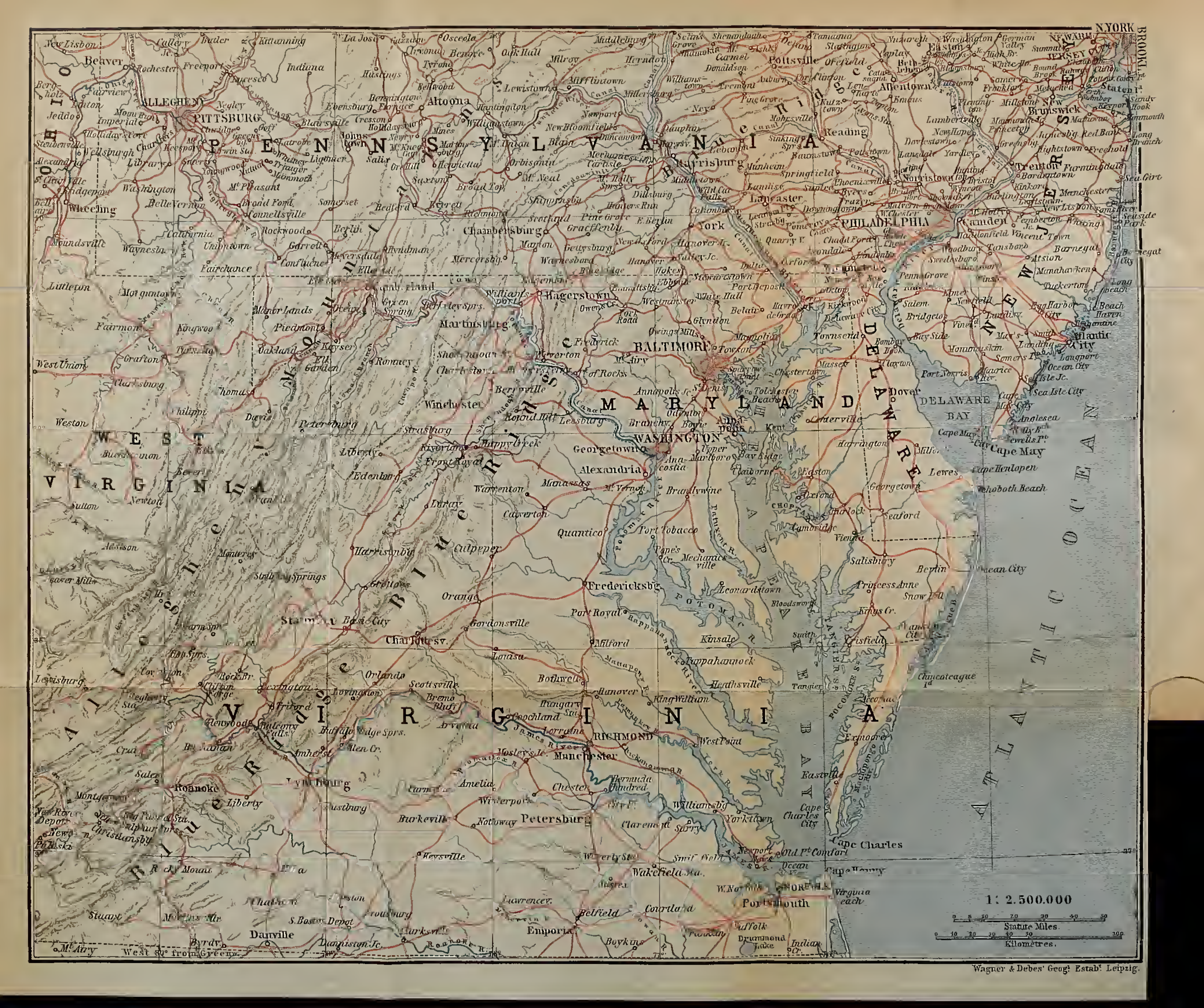
Princeton College oder *College of New Jersey*, 1746 in Elizabeth (s. oben) gegründet und 1757 nach Princeton verlegt, nimmt unter den amerikan. Hochschulen einen hervorragenden Rang ein (800 Studenten). Das College steht unter der Obhut der Presbyterianer und das *theologische Seminar* von Princeton gilt für ein Bollwerk der Orthodoxie. Die Universitätsgebäude stehen in einem schönen baumbeschatteten „Campus". — Die *Schlacht von Princeton* (3. Jan. 1777), in der Washington über die Engländer siegte, war eine der wichtigsten im Beginn des Revolutionskrieges.

Die Bahn senkt sich nun zum *Delaware* hinab. — 57 M. **Trenton** (*Trenton, Windsor*, $2½-3½; *American*, $2-3), Hauptstadt von New Jersey, an dem bis hierher schiffbaren Delaware, mit 57448 Einw. und bedeutenden Fabriken von Thonwaren (Gesamtwert 1890 $4500000). Am Fluß das stattliche *State House*, die *Staats-Irrenanstalt* und das *Zuchthaus*. Der *Delaware & Raritan Canal* durchschneidet die Stadt.

Am 26. Dez. 1776 überschritt hier Washington den Delaware und überrumpelte die Hessen unter Rall, worauf er am 2. Jan. 1777 den Angriff



Alleghany Sta.
Forge
Triford
Lovingston
Glenwood
Balcony Falls
Buffalo Ridge S
Buchanan
Allen Cr.
Craig
Amherst
Salem
Roanoke
Lynchburg
Montgomery
Liberty
Rustburg
New River Depot
Big Tunnel Sta.
Yellow Sulphur Sprs.
Newbern
Christiansbg.
Pulaski
Blue Ridge
Rocky Mount
Elba
Houston
Chatham
Scotts
Stuart
Martinsville
S.Boston Depot
Danville
Byrdv.
Danniston Jc.
Mt. Airy
West 80° from Greenw.


N.YORK
BROOKLYN
PENNSYLVANIA
MARYLAND
DELAWARE
WEST VIRGINIA
VIRGINIA
NEW JERSEY
OHIO
ATLANTIC OCEAN
DELAWARE BAY
Blue Ridge
Pittsburg
Allegheny
Altoona
Harrisburg
Reading
Allentown
Lancaster
York
Philadelphia
Camden
Trenton
New Brunswick
Chambersburg
Gettysburg
Hagerstown
Cumberland
Martinsburg
Baltimore
Annapolis
Washington
Georgetown
Alexandria
Wilmington
Dover
Frederick
Winchester
Harrisonburg
Staunton
Charlottesv.
Lexington
Lynchburg
Roanoke
Fredericksbg.
Richmond
Manchester
Petersburg
Williamsbg.
Yorktown
Norfolk
Portsmouth
Old Pt Comfort
Cape Charles
Cape Henry
Cape May
Cape Henlopen
Atlantic City
Danville
Emporia
Wheeling
Morgantown
Fairmont
Grafton
1 : 2.500.000
Statute Miles
Kilometres
West 80° from Greenw.
Wagner & Debes' Geogr. Estabt. Leipzig.

des Lord Cornwallis zurückwies. — Trenton ist Knotenpunkt einer Bahn nach *Manunka Chunk* und dem *Delaware Water Gap* (S. 175).

Bordentown (*Bordentown Ho.*, $2), 5 M. südl. von Trenton, war von 1815 bis 1832 Wohnsitz Joseph Bonaparte's, Exkönigs von Spanien, dessen schöner Park noch gezeigt wird.

Die Bahn überschreitet den Delaware und tritt in den „Schluß-stein-Staat" *Pennsylvanien;* reiches Ackerland, r. der Kanal. In (58 M.) *Morrisville* wohnte 1806-13 der franz. General Moreau in einem von Robert Morris, dem „Banquier der Revolution", erbauten Hause. — 67 M. *Bristol.* Die Bahn verläßt den Delaware und führt bei der Annäherung an Philadelphia zwischen zahlreichen Fabriken, Werkstätten und Arbeiterwohnungen hindurch. — 85 M. *Germantown Junction*, ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt (S. 198). Bei der Einfahrt in Philadelphia zweimal über den *Schuylkill* („Skulkill"); schöner Blick auf die Stadt und Fairmount Park (S. 197).

90 M. *Philadelphia* (Broad Street Station) s. unten.

b. Royal Blue Line (*„Bound Brook Route"*).

89 M. Central Railroad of New Jersey und Philadelphia & Reading Railroad in 2-4 St. (Fahrpreise wie oben). Die Route ist fast die gleiche wie die des Pennsylvania R. R. — Bahnhof in *Jersey City* (S. 48; Fähre von Liberty Str.).

Jersey City s. S. 48. Die Bahn überschreitet *Newark Bay* auf 2 M. langer Brücke, mit Aussicht auf *Newark* (S. 186) r. und *Staten Island* (S. 47) l. — 11 M. *Elizabethport*, Knotenpunkt von Zweigbahnen nach Newark und den Seebädern von New Jersey (S. 198), ist Sitz der Singer-Nähmaschinenfabrik (3300 Arbeiter). — 13 M. *Elizabeth* (S. 186); 24 M. *Plainfield* (Albion, $2), Fabrikstadt mit 11 267 Einw. Auf den *Orange Hills* r. *Washington's Rock*, wo dieser die Bewegungen der brit. Truppen beobachtet haben soll. — Bei (31 M.) *Bound Brook*, am *Raritan*, geht der Zug auf das Geleise des *Philadelphia & Reading R. R.* über. Hier wurden 1777 die Amerikaner von Lord Cornwallis geschlagen. Weiter durch Kornfelder und Obstgärten. — Von (62 M.) *Trenton Junction* Zweigbahn l. nach (4 M.) *Trenton* (S. 186). Bei (50 M.) *Yardley* auf schöner Brücke über den *Delaware*, mit Aussicht nach beiden Seiten. 67 M. *Langhorne*, Sommerfrische der Philadelphier; 80 M. *Jenkintown*, Knotenpunkt für Bethlehem (S. 203); 85 M. *Wayne Junction*, Knotenpunkt von Bahnen nach allen Richtungen. Die Bahn durchschneidet die nördl. Stadtviertel und erreicht —

89 M. *Philadelphia* (Reading Terminal Station), s. unten.

30. Philadelphia.

Bahnhöfe. *Broad Street Station* (Pl. F 6), gegenüber der City Hall, für die Züge des Pennsylvania R. R. nach New York, Baltimore, Washington, Pittsburg, Chicago, und zahlreiche Lokalbahnen; *Reading Terminal Station* (Pl. F 6) des Philadelphia & Reading R. R., für New York (R. 29b), Washington, Baltimore, Gettysburg, Lehigh Valley etc.; *Baltimore & Ohio Station* (Pl. E 6), Ecke von Chestnut Str. und 24th Str., für Washington,

den Westen etc.; *West Jersey Railroad Depot* (Pl. I 6, 7), Camden, mit Fähre von Market Str., für Cape May und die Amboy Division des Pennsylvania R. R.; *Camden & Atlantic Station* (Pl. I 5), Camden (Fähren von Market, Vine und Shackamaxon Str.), für Züge nach Atlantic City, Cape May und andern Punkten in New Jersey; *Philadelphia & Atlantic City Railroad Station* (Pl. I 8), Camden, mit Fähre von Chestnut Str. oder South Str., für Atlantic City. Außerdem zahlreiche *vorstädtische Stationen*. — *Tramways* von allen Bahnhöfen und Fähren nach den Hauptpunkten der Stadt; Hotel-Omnibus (25c.) bei den wichtigeren Zügen. *Cabs* s. unten.

Hotels. *Stratford (Pl. a; F6), Broad und Walnut Streets, elegant eingerichtet, Z. von $2; *Bellevue (Pl. b; F6), gegenüber, an der andern Ecke von Broad und Walnut Str., Z. von $2, gute Küche; Lafayette (Pl. c; F6), Broad und Sansom Str., $4; Colonnade (Pl. d; F6), Chestnut und 15th Str., $3½, Z. von $1; Aldine (Pl. e; E6), 1910 Chestnut Str., gutes Familienhotel, $3½-5; Continental (Pl. f; G6), Girard House (Pl. g; G 6), 9th und Chestnut Str., $3-4; Green's (Pl. h; G6), 8th und Chestnut Str., Z. von $1, für Herren; Bingham (Pl. i; FG6), 11th und Market Str., $2½.

Restaurants. *Bellevue Hotel (s. oben), nicht billig; *Boldt, Bullet Building, 4th Str., unterhalb Chestnut Str.; Schäfer, Library Str.; Colonnade Hotel, s. oben; Dooner, 10th Str., oberhalb Chestnut Str.; Green, s. oben; *Reisser, 5th Str., oberhalb Chestnut Str., für Herren, mit „Ratskeller"; Boothby, Chestnut Str., bei 13th Str. (Austern); Partridge, 19 South 8th Str.; Wanamaker's, s. S. 190; Dennet's Lunch Rooms, 529 Chestnut Str., 13 South 9th Str. und 1313 Market Str. (nicht teuer).

Tramways (*Street Cars*). Elektrische, Kabel- oder Pferdebahnen in allen Hauptstraßen (Fahrpreis 5c., Umsteigbillet 8c.). — *Omnibus* in Broad Str. (5 c., Umsteigkarten 6 c.).

Cabs. — 1. *Pennsylvania R. R. Service.* Hansoms (1-2 Pers.) 1½ M. 25c.; jede weitere M. 15c.; die Stunde 65c., jede weitere ¼ St. 20c. (schweres Gepäck wird nicht befördert). — Vierrädrige Wagen: 1-2 Pers. 40c., 20c., 75c., 20c.; jede weitere Person 10 c.; jeder Koffer 25c.; kleineres Gepäck außerhalb des Wagens 10c.

2. *Reading R. R. Service.* Vierrädrige Wagen, 1-2 Pers. 50c., 25c., 75c., 25c.; jede weitere Person 25c.

3. *City Service.* Wagen für 1 Pers., 1 Meile 75c., 2 Pers. $1.25, jede weitere Person 25c.; 2 M., $1.25, $1.75, 25 c.; jede weitere M. jede Person 50c.; die Stunde 1-2 Pers. $1.50, jede weitere Pers., 25c. Ein Koffer oder Reisesack frei; jedes weitere Gepäckstück 6c.

Dampffähren über den Delaware nach *Camden* (S. 198) von Market, Vine, Chestnut und Shackamaxon Str. (3c.), sowie nach *Gloucester* von South Str. (10c.).

Dampfboote. Kleine Dampfer fahren den Delaware hinauf nach *Burlington* und andern Punkten. Große Dampfer gehen nach *Liverpool* (Mi., „American Line"), *Antwerpen*, *New York*, *Boston*, *Baltimore*, *Savannah*, *Charleston*, *Florida*, *Norfolk* etc.

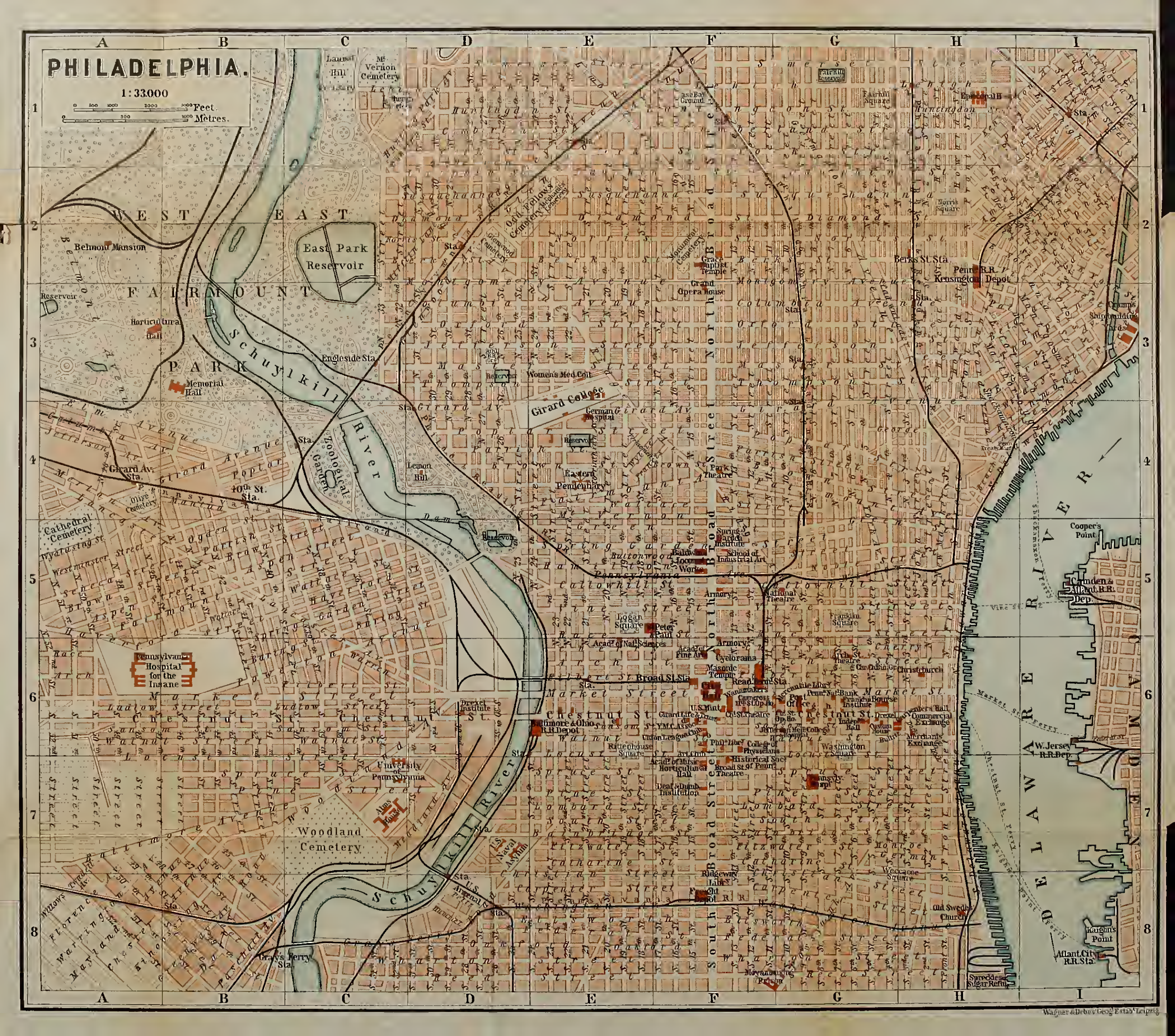
Theater. *Academy of Music* (Pl. F 7; S. 195), Broad Str., Ecke von Locust Str. (2900 Plätze), für Opern, Konzerte, Bälle etc.; *Chestnut Street Opera House* (Pl. F 6), 1023 Chestnut Str.; *Chestnut Street Theatre* (Pl. F 6), 1211 Chestnut Str.; *Broad Street Theatre* (Pl. F 7), bei Locust Str.; *Arch Street Theatre* (Pl. G 6), 613 Arch Str. (1800 Plätze); *Park Theatre* (Pl. F 4), Broad Str., Ecke von Fairmount Ave. (2200 Plätze); *Grand Opera House* (Pl. F 3), N. Broad Str., Ecke von Montgomery Ave.; *Eleventh Street Opera House* (Pl. FG6), bei Chestnut Str. (Variété-Theater); *Germania*, 526 North 3rd Str. (deutsche Vorstellungen); *Empire Theatre* (Pl. F 7), Ecke von Broad und Locust Str.; *National Theatre* (Pl. G 5), 10th Str. und Callowhill Str. (Variété-Theater).

Post Office (Pl. G 6), Ecke von Chestnut Str. und 9th Str.; mehrere Filialen.

Kunstausstellungen. *Academy of Fine Arts* (Pl. F 6), Broad Str., Ecke Cherry Str. (Eintr. 25c., So. u. Mo. frei; Do. Nm. Konzert); *Memorial Hall*



Belmont Mansion
Reservoir
Belmont Avenue
Horticu
Hal
Elm
Columbia Av.
Jefferson
Girard Av. Sta.
Merion
Lancaster
Olive Cemetery
Cathedral Cemetery
Wyalusing St.
Westminster Street
Seneca
Brown
Aspen
Haverford
Race
Arch
Ludlow
Chestnut
Sansom
Walnut
Street
Mt. Vernon Cemetery
Laurel Hill Cemetery
Lutheran Cemetery
Lehigh
Hunting Park
Schuylkill
U.S. Arsenal
Sta.



PHILADELPHIA.
1:33000
Feet.
Metres.
West Fairmount Park
East Park Reservoir
Belmont Mansion
Horticultural Hall
Memorial Hall
Schuylkill River
Zoological Garden
Girard College
Eastern Penitentiary
Lemon Hill
Delaware River
Camden
Cooper's Point
Cathedral Cemetery
Pennsylvania Hospital for the Insane
University of Pennsylvania
Woodland Cemetery
Girard Av.
Pennsylvania Av.
Market Street
Chestnut St.
Broad St. Sta.
Baltimore & Ohio R.R. Depot
Logan Square
Rittenhouse Square
Washington Square
Franklin Square
Penna R.R. Kensington Depot
Berks St. Sta.
Grand Opera House
Camden & Atlant. R.R. Dep.
W. Jersey R.R. Dep.
Atlant. City R.R. Sta.
Kaighn's Point
Old Swedes Church
U.S. Naval Asylum
Gray's Ferry Sta.
Wagner & Debes' Geogr. Estab. Leipzig.

Pl. B 3), Fairmount Park (S. 197); *Art Club* (S. 195). — Zu den besten Privatsammlungen gehören die von *Mr. William B. Bement*, 1814 Spring Garden Str., und *Mr. Henry C. Gibson*, 1612 Walnut Str. (nur gut empfohlenen Besuchern zugänglich).

Deutscher Konsul: Hr. *Charles H. Meyer;* Vice-Consul, Hr. *F. Delvigne.*

Philadelphia, die drittgrößte Stadt der Union (1046964 Einw.), liegt in einer weiten Ebene zwischen dem *Delaware* und dem *Schuylkill*, 96 M. vom atlantischen Ocean. An Umfang ist sie die zweitgrößte Stadt in Amerika und bedeckt, mit einer Längenausdehnung von 22 M. zu 5-10 M. Breite, einen Flächenraum von 130 Sq.-M., ungefähr das gleiche Areal wie London ohne Vororte. Philadelphia (die „City of Homes") enthält unter allen Großstädten wohl die größte Zahl kleiner Häuser (5,79 Einwohner pro Haus; New York 16,37). Sie ist in schachbrettähnlicher Regelmäßigkeit angelegt, mit 1150 M. Straßen, von denen 750 M. gepflastert sind. Das charakteristische Philadelphia-Haus ist ein zweistöckiger oder dreistöckiger Bau von rotem Backstein, mit weißen Marmorstufen und weißen oder grünen Fensterläden. Die beiden Flüsse haben eine zu Docks und Werften benutzbare Wasserfront von c. 30 M. Der See- und Binnenhandel der Stadt ist sehr bedeutend und als Fabrikstadt folgt sie unmittelbar auf New York. Die Hauptverkehrsader für den Großhandel ist *Market Street*, von O. nach W. zwischen den beiden Flüssen sich erstreckend, während die südl. mit ihr parallel laufende *Chestnut Street* die glänzendsten Läden, die Zeitungsdruckereien etc. enthält. *Broad Street* ist die wichtigste von N. nach S. laufende Straße. Die Wohnhäuser und Paläste der fashionabeln Welt finden sich hauptsächlich in den w. Teilen von *Walnut*, *Spruce*, *Pine*, *Arch*, *Race* und *Vine Streets*.

Geschichte. Philadelphia, die „Stadt der brüderlichen Liebe" oder „Quäkerstadt", wurde 1682 von einer Quäkerkolonie unter William Penn (1644-1718) gegründet, der den Indianern das Land abkaufte; doch waren viele der Ansiedler Abkömmlinge einer schwedischen Kolonie, die sich bereits 1638 etwas weiter abwärts am Delaware niedergelassen hatte. Die neue Stadt lockte zahlreiche Einwanderer an; sie erhielt ihr Grundrecht von Penn 1701, wo sie c. 4500 Einw. hatte. Bis zum Beginn des XIX. Jahrh. war Philadelphia neben Boston die erste Stadt des Landes und der Schauplatz der wichtigsten Staatsaktionen während der Revolution. Der erste Kongreß versammelte sich hier 1774; die Unabhängigkeitserklärung wurde hier am 4. Juli 1776 unterzeichnet, die Konstitution der Vereinigten Staaten, 1787 hier verfaßt und proklamiert; der erste Präsident der Verein. Staaten hatte hier seinen Sitz, und der Kongreß trat bis 1797 hier zusammen. Von Sept. 1777 bis Juni 1778 war die Stadt in den Händen der Briten. Im XIX. Jahrh. wuchs sie ununterbrochen an Größe und Reichtum. Im J. 1876 fand hier die *Centennial-Ausstellung* zur Säkularfeier der Unabhängigkeits-Erklärung statt, die von über 10 Millionen Menschen besucht wurde. — Der Mann, dessen Name nächst dem William Penns am engsten mit Philadelphia verknüpft ist, ist *Benjamin Franklin* (1706-90), der 1723 im Alter von 17 Jahren hierherkam. Die „*Freunde*" oder *Quäker* spielen in Philadelphia heute noch eine wichtige Rolle und viele der ältesten, reichsten und angesehensten Familien gehören ihnen an.

Handel und Industrie. Der Gesamtwert der Fabrikerzeugnisse von Philadelphia belief sich 1890 auf $ 570000000, zu deren Herstellung 259000 Arbeiter beschäftigt waren. Die Hauptprodukte sind Maschinen, Lokomotiven, Eisenwaren, Schiffe, Teppiche, Wollen- und Baumwollenstoffe, Zucker, Droguen und Chemikalien. Der Gesamtwert des auswärtigen

Handels betrug 1891 $ 105300000; im gleichen Jahr liefen 5652 Schiffe ein und 5710 liefen aus.

Straßen. Bei Entwurf seines Stadtplans legte Penn zwei breite, sich in rechtem Winkel schneidende Hauptstraßen an, High (jetzt Market) Street und Broad Street, mit einem freien Platz an ihrem Kreuzungspunkt und vier andern Squares (Washington, Franklin, Logan und Rittenhouse Sq.) an ihren Enden. Die andern Straßen wurden parallel mit diesen angelegt, und ebenso bei der spätern Vergrößerung der Stadt verfahren. Die Parallelstraßen von Market Str. sind mit Namen bezeichnet, während die Parallelstraßen von Broad Str. Nummern haben (Front, Second Str., etc.). Das vor die Straßennamen gesetzte North und South bezieht sich auf die numerierten Straßen im N. und S. von Market Str. Die Häuser auf der N.- oder O.-Seite der Straße haben ungerade, die auf der S.- oder W.-Seite gerade Nummern. Die Nummern der O.- und W.- Straßen beginnen am Delaware, die der N.- und S.-Straßen bei Market Str. Mit jedem neuen Häuserblock fängt ein neues Hundert von Nummern an, doch sind selten mehr als 40 Nummern in einem Block. Durch dieses System wird man sich nach kurzem Aufenthalt in der Stadt leicht zurechtfinden. So muß z. B. 1521 Arch Str. zwischen N. 15th Str. und N. 16th Str. liegen.

Auf *City Hall Square* (Pl. F 6), an der Kreuzung von Broad Str. u. Market Str., im Mittelpunkt der Stadt, erhebt sich die neue ***City Hall**, gewöhnlich die *Public Buildings* genannt, ein mächtiger Bau aus Granit und Marmor, im franz. Renaissancestil nach den Plänen von *John McArthur Jr.* († 1890) 1874 begonnen und noch unvollendet. Sie mißt 148m in der Länge (von N. nach S.) zu 143m Breite und ist mit einer Grundfläche von $1{,}_{80}$ ha das größte Gebäude in den Verein. Staaten (Capitol in Washington $1{,}_{40}$ ha; Peterskirche in Rom $1{,}_{90}$ ha; Justizpalast in Brüssel $2{,}_{46}$ ha). Der Turm ist auf 155m Höhe projektiert und soll von einer 11m h. Statue William Penn's überragt werden, die jetzt im innern Hof steht. Die Kosten werden sich auf c. 20 Millionen Dollars belaufen.

W. der City Hall gegenüber liegt die stattliche *Broad Street Station* (Pl. F 6) des Pennsylvania Railroad, trotz ihres Umfangs für den enormen Verkehr bereits zu klein geworden. — An der NO.-Seite des Square, an der Ecke von Broad Str. und Filbert Str., der ***Masonic Temple** (Pl. F 6), ein gewaltiger Granitbau im normann. Stil, 1868-73 erbaut (Baukosten $ 1500000), mit 76m h. Turm und reich dekorierter Vorhalle. Die Logensäle sind in sieben verschiedenen Stilarten dekoriert (ägyptisch, ionisch, korinthisch, normannisch, gotisch, Renaissance und orientalisch). — Auf der O.-Seite des Square, den Block zwischen dem Square, Market Str., 13th Str. und Chestnut Str. einnehmend, liegt *Wanamaker's Store*, der „Bon Marché" von Philadelphia, mit 4500 Verkäuferinnen und Arbeiterinnen (der Luncheon Room von Damen stark frequentiert). An der S.-Seite des Square das große *Betz Building*, 1893 vollendet. — An der SO.-Ecke des Square (Eingang von Chestnut Str.), an das letztere anstoßend, die ***United States Mint** (Pl. F 6; Vm. 9-12 Eintr. frei), ein weißer Marmorbau mit ionischem Portikus, 1829-33 errichtet.

Die Münze in Philadelphia begann ihre Thätigkeit im J. 1792 und ist die älteste Münzprägeanstalt in den Verein. Staaten. Der Gesamt-

wert der von 1793 bis 1891 hier geprägten Münzen betrug: Gold $ 676 389 759; Silber $ 356 001 070; kleinere Münzen $ 23 946 941. Im J. 1891 wurden hier 8 694 206 Silberdollars geprägt. In einem Zimmer im obern Stock eine Sammlung amerikanischer und andrer Münzen. Am interessantesten die *Selections* (ausgewählten Stücke) in dem Kasten am Ende des Saales, darunter der „Widow's Mite" (Heller der Witwe; No. 3116), in den Ruinen des Tempels zu Jerusalem gefunden. Ein neues Münzgebäude soll an Independence Sq. errichtet werden.

*Chestnut Street (Pl. A-H 6), der wir nun l. (O.) zum Delaware hin folgen, ist die schönste Straße von Philadelphia; das südl. Trottoir ist die fashionable Promenade der Quäkerstadt. W. von der Münze das *Girard Life Insurance Building*. An der Ecke von 12th Str. (r.) die *Beneficial Saving Fund Society* und an der Ecke von 10th Str. (l.) die *New York Mutual Life Insurance Co.* (S. 25).

In 12th Str., n., die 1689 gegründete *William Penn Charter School*. In 10th Str., gleichfalls n., die *Mercantile Library* (Pl. G 6) mit 160000 Bdn. und großem öffentlichen Lesesaal (9 U. Vm.-10 U. Ab. geöffnet). — In derselben Straße, s., das *Jefferson Medical College* (Pl. G 6).

An der Ecke von 9th Str., nördl. bis Market Str. reichend, die *__Post Office__ (Pl. G 6), ein großer Granitbau im Renaissancestil, mit einem Aufwand von $ 5 000 000 errichtet. Dasselbe enthält auch die *United States Courts* und die Bureaux verschiedener Bundesbeamten. — Das *Singerly Building* (Nos. 915-917; l.) und das anstoßende *Penn Mutual Life Building* haben reich dekorierte Fassaden. In der Nähe zahlreiche Zeitungsdruckereien und an der Ecke von 6th Str., an der Office des *Public Ledger*, ein *Standbild Benjamin Franklin's* (S. 189).

In North 7th Str. das *Franklin Institute* (Pl. G 6), mit Bibliothek, Museum und Hörsaal. Gegenüber die öffentliche Ausstellung der *Builders' Exchange*.

Weiter zwischen 5th und 6th Str. r. die 1729-34 erbaute *__Independence Hall__ (Pl. G 6) oder das alte *State House* (9-4 geöffnet), äußerlich unscheinbar, aber geschichtlich interessant. Hier versammelte sich der Kongreß während der amerikan. Revolution und hier wurde am 4. Juli 1776 die Unabhängigkeitserklärung angenommen.

Durch die mittlere Thür eintretend, gelangt man zuerst (l.) in den *East Room* oder die eigentliche *Independence Hall*. Mit Ausnahme des Fußbodens ist der Raum in demselben Zustande wie zur Zeit wo der Kongreß hier tagte, und mit den alten Möbeln ausgestattet, einschließlich des Tisches auf dem die Unabhängigkeitserklärung unterzeichnet wurde. Die Rückseite des Sessels des Präsidenten des Kongresses (John Hancock) trägt das Emblem, von dem Franklin sagte, daß er bevor der Erfolg der Revolution gesichert war, oft neugierig gewesen sei, ob es die aufgehende oder die untergehende Sonne bedeute. An der O.-Wand ein Faksimile der Unabhängigkeitserklärung (Original in Washington, S. 232). An den Wänden hängen Bildnisse aller Unterzeichner der Erklärung bis auf zwölf, sowie die ursprüngliche „Klapperschlangen"-Flagge der Union, mit dem Motto „Dont tread on me."

Im *National Museum* oder *West Room* (r. vom Eingangszimmer) ein Gemälde, Penn's Vertrag mit den Indianern, von *Benjamin West;* ein Porträt Georgs III., von *Allan Ramsay;* das bei Unterzeichnung der Unabhängigkeitserklärung benutzte silberne Tintenfaß; das Originalmanuscript des Stadtrechts von Philadelphia (1701) und viele Porträte, Autographen und sonstige Merkwürdigkeiten.

Am obern Ende der Treppe hängt an einer Kette von 13 Gliedern (als Sinnbild der 13 ursprünglichen Staaten) die berühmte *Liberty*

Bell, die erste Glocke, die in Amerika nach Erklärung der Unabhängigkeit geläutet wurde. Sie wurde später bei verschiedenen nationalen Anlässen benutzt, bekam aber 1835 einen Sprung und ist seit 1848 nicht mehr ertönt.

In dem Gebäude w. vom State House wurde 1793 Washington und 1797 Adams zum Präsidenten erwählt. — Vor dem State House steht ein 1869 errichtetes *Standbild Washington's*, von Bailey.

Gegenüber der Independence Hall der malerische Giebelbau der *Pennsylvania Co. for Life Insurance and Annuities.*

In 5th Str., gleich jenseit Chestnut Str., die **American Philosophical Society**, aus dem von Franklin 1743 gegründeten *Junto Club* hervorgegangen, mit einer Bibliothek von 60000 Bdn. und allerlei histor. Raritäten.

Von 5th Str. an ist Chestnut Str. auf beiden Seiten mit stattlichen Bankhäusern und Palästen von Versicherungsgesellschaften eingefaßt. An der Ecke von 5th Str. r. das weiß-marmorne **Drexel Building* (Pl. G 6), mit der *Stock Exchange* (während der Börsenzeit 10-3 Zutritt zu der Galerie gestattet). [Die neue *Bourse* ist jetzt unweit n. in 5th Str. im Bau.] Daneben das *Custom House* mit dorischem Portikus, ursprünglich 1819-24 für die United States Bank erbaut. — Eine zwischen 4th und 3rd Str. gegenüber der *Fidelity Safe Deposit Co.* r. abzweigende Seitengasse führt zur ***Carpenters' Hall** (Pl. G H 6; Eintritt gestattet), wo der erste Kolonial-Kongreß 1774 zusammentrat. Sie enthält die während des Kongresses benutzten Stühle, Erinnerungen an Washington und Jefferson etc. — Chestnut Str. endet am Delaware River.

In South 2nd Str. No. 134 die *Commercial Exchange* (Pl. G 6), an der Stelle des „Slate-roof House", der Wohnung William Penn's.

Wir wenden uns nun nach W. zurück durch Walnut Street (Pl. A-H 6), die südl. Parallelstraße von Chestnut Str. In derselben, an der Kreuzung von Dock Str. und 3rd Str., die *Merchants' Exchange* (Pl. H 6), mit halbrundem Portikus nach dem Flusse hin, und nicht weit davon (in 3rd Str.) die *Girard Bank*, ursprünglich für die erste U. S. Bank erbaut und lange Eigentum von Stephen Girard (S. 195). Bei 4th Str. das schöne Gebäude der *Manhattan Insurance Co.* — Zwischen 6th und 7th Str. führt Walnut Str. an *Washington Square* (Pl. G 6, 7) vorbei, mit Bäumen verschiedenster Art bepflanzt.

Zwei Blöcke südl. von Walnut Str., von Spruce, Pine, 8th u. 9th Str. umschlossen, steht das *Pennsylvania Hospital* (Pl. G 7), das älteste der Stadt. — An der Ecke von Locust Str. und 13th Str., einen Häuserblock südl. von Walnut Str., die ***Historical Society of Pennsylvania** (Pl. F 7; 10-6 geöffnet), 1824 gegründet, mit interessanten histor. Erinnerungen, Bildern und Autographen. Im *Fireproof Room* im Erdgeschoß ein Brief des Präsidenten *Lincoln* (1864) und der Theaterzettel des Abends, an dem er ermordet wurde; der *Bradford Almanack* für 1686, das erste in den Mittelstaaten gedruckte Buch; viele andre Drucke von *Bradford*, *Franklin* u. a. vor 1800; *William Penn's* Wampumgürtel, Bibel und Rasiermesser; die Original-Instruktionen Penn's über Pennsylvanien; die Nachricht von der Schlacht bei Lexington, in der Art des „Fiery Cross" am 19.-24. April 1775 nach Philadelphia gebracht, mit Bescheinigungen der Personen durch deren Hände sie ging; das erste Exemplar von *Poor Richard's Almanack;* ein Stempel der *Stempelakte; Deutsche Bibel* und andre von Christoph Saur gedruckte Bücher, darunter die erste in Amerika gedruckte Bibel. — Im obern Stock die *Tower Collection* von Kolonialgesetzen bis 1789; Porträte von Penn, Washington, Franklin, Robert Morris, Steuben etc.; Erinnerungen an Robert

Morris; alte Urkunden von Philadelphia, und ein Teil von *Franklin's Buchdruckerpresse* (im Vorderzimmer).

An der NO.-Ecke von Locust Str. und 13th Str. das **College of Physicians** (Pl. F 6), 1780 gegründet, mit einer wertvollen medizin. Bibliothek. Der große Saal, in welchem das *anatomische Museum* aufgestellt ist, hat einen schönen Kamin.

Die **Philadelphia Library** (Pl. F 6), unweit von hier an der Ecke von Locust Str. und Juniper Str., wurde von Franklin und andern 1731 gegründet und enthält 160000 Bände, eine Wanduhr die Cromwell gehört haben soll, einen Teil von Franklin's elektrischer Maschine etc.

Walnut Str. kreuzt nun Broad Str. und enthält weiter w. vorwiegend Privathäuser. Zwischen 18th und 19th Str. führt sie an *Rittenhouse Square* (Pl. E 6, 7) vorbei, einem von der Geldaristokratie bevorzugten Viertel, und endet am *Schuylkill River* bei der umfangreichen *Baltimore & Ohio Railway Station* (Pl. E 6). Von hier durch die an der N.-Seite vorbeiführende Chestnut Str. ö. zum City Hall Park zurück, an der *Second Reformed Episcopal Church* (r.) und der *First Unitarian Church* und *Swedenborgian Church* (Ecke 22nd Str., l.) vorbei. Bei 15th Str. die *Church of the Epiphany* (l.) und die *Young Men's Christian Association* (Pl. F 6; r.), mit schönem Saal.

Die an der N.-Seite von City Hall Square beginnende North Broad Street (Pl. F 6-1), eine schöne 34m br. Straße, enthält viele der schönsten Privathäuser von Philadelphia. R., an der Ecke von E. Filbert Str., der *Masonic Temple* (S. 190), daneben die hübsche *Arch Street Episcopal Church*. Gegenüber die lutherische *Church of the Holy Communion*, in grünem Serpentin, und die *First Baptist Church*, in Braunstein. — L., etwas weiter, an der Ecke von Cherry Str., die ***Academy of Fine Arts** (Pl. F 6), ein geschmackvoller Bau im venezian. Stil (Eintr. s. S. 188). Die Akademie wurde 1805 gegründet und ist mit einer trefflichen Kunstschule verbunden. Die Sammlungen umfassen Gemälde (an 300), Skulpturen, Gipsabgüsse und 60000 Kupferstiche. Jahresausstellungen von Werken lebender Künstler finden hier im Herbst und Frühjahr statt. Einige der hervorragenderen Werke sind nachstehend angeführt.

Gemälde. No. A 5. *C. W. Peale*, Selbstbildnis; A 13. *John Neagle*, Pat Lyon in der Schmiede; A 19. *W. Bouguerau*, Orest von den Furien verfolgt; A 20. *P. Janssen*, Petri Verleugnung; A 23. *John Vanderlyn*, Ariadne auf Naxos; A 27. *C. R. Leslie*, Ermordung Rutlands durch Clifford (Shakspeare, Heinrich VI., 3. Teil, I. 3); A 34. *Gilbert Stuart*, G. Washington (Wiederholung des „Lansdowne Portrait"); A 38. *E. May*, der Tod des Briganten; A 40. *Washington Allston*, Auferweckung des Toten durch die Gebeine Elisa's (2. Könige XIII. 20); A 50. *T. Sully*, G. F. Cooke als Richard III.; A 59. *G. Stuart*, Mrs. Blodgett; A 77. *R. Wilson*, Fälle von Tivoli; A 130. *Poelenburg*, Nymphen; A 183. *Krimmel*, der vierte Juli; A 185. *C. Schuessele*, Esther den Haman verklagend; A 187. *Van der Helst*, Violinspieler; A 189. *C. W. Peale*, Robert Morris (S. 187); A 191. *J. B. Wittkamp*, Entsatz von Leyden (1594); A 194. Nach *Kneller*, John Locke; A 196. *Gouffens*, Rouget de Lisle die Marseillaise anstimmend (1792); A 206. *Gastaldi*, Malatesta den Tod seiner Gattin Parisina beschließend; A 207. *Farufini*, Cäsar Borgia und Macchiavelli; A 208. *Joseph Vernet*, Kardinal mit Gefolge; A 253. *Benj. West*, Christi Verwerfung; A 256. *W. L. Picknell*, am Heiderande; A 257. *Snyders*, Stillleben; A 258. *T. B. Read*, Sheridan's Ritt; A 261. *R. Koehler*, Feiertagsvergnügen; A 262. *Robert Wylie*, die Märchenerzählerin; A 266. *C. Hermans*, Maskenball in der Oper; A 269.

Trego, leichte Artillerie; A 271. *F. A. Bridgman*, rumänische Dame; A 273. *Carolus Duran*, Mme. Modjeska; A 285. *T. Hill*, Yosemite Valley, von Bridal Veil Meadows (S. 419).

Skulpturen. B 13. *W. W. Story*, Jerusalem; B 34. *Hiram Powers*, Proserpina; B 49. *A. Kiss*, Amazone von einem Panther überfallen; C 11. *John Lough*, Kampf der Centauren und Lapithen (Abguß nach dem Originalmodell).

Der Akademie schräg gegenüber ein *Circus* und etwas weiter (No. 145) die *Armoury of the State Fencibles* (Pl. F 5, 6).

Race Street führt l. nach Logan Square (Pl. E 5; S. 190), an dessen O.-Seite sich die große röm.-kath. **Kathedrale St. Peter und Paul** (Pl. E F 5) erhebt, mit korinth. Portikus und 64m hoher Kuppel. Im Innern Wandmalereien, über dem Hochaltar eine Kreuzigung von *Brumidi*. — An der S.-Seite des Square, Ecke von 19th Str., die **Academy of Natural Sciences** (Pl. F 5, 6), 1875 erbaut (Eintr. 9-5 frei). Die Gesellschaft wurde 1812 gegründet und besitzt wertvolle naturhistor. Sammlungen, namentlich die Morton'sche Schädelsammlung (1200 Stücke) und das ornitholog. Kabinett, dem Audubon viele seiner Typen entnahm. Die Bibliothek enthält 35000 Bände.

In Broad Str. kreuzt man, jenseit der *First Regiment Armoury* (Pl. F 5), das Geleise des *Reading Railway*. R., an der Ecke von Spring Garden Str., das *Spring Garden Institute* (Pl. F 5) zum Unterricht im Zeichnen, Malen und den mechanischen Künsten (750 Schüler). Gegenüber ***Baldwin's Locomotive Works**, eins der sehenswertesten industriellen Etablissements Philadelphias, mit 3000 Arbeitern, die jährlich über 700 Lokomotiven fertigstellen (Einlaß nach vorherigem, durch einen Empfehlungsbrief unterstützten Ansuchen).

Spring Garden Street führt w. zum (1 M.) *Fairmount Park* (S. 197). In No. 1336, gleich ö. von Broad Str., die **Pennsylvania School of Industrial Art* (Pl. F 5), 1876 zur Förderung der Kunstindustrie gegründet und jetzt von 300 Schülern besucht. Besonders interessant ist die Abteilung für Weberei und Textilzeichnung. Das Industrie-Museum in Memorial Hall (S. 197) steht damit in Verbindung. — Das Klubhaus der *deutschen pennsylvanischen Gesellschaft*, ö. an der Ecke von Marshall Str., enthält die beste deutsche Bibliothek in Amerika (35000 Bände).

Etwas weiter die *Boys' Central High School* und die *Rodef Shalom Synagogue.*

Fairmount Avenue (Pl. F E 4), 1 M. von City Hall, führt l. zum (1/2 M.) **Eastern Penitentiary** (Pl. E 4; Zutritt mit Karte eines Mitgliedes des Board of Inspectors), einer großen Strafanstalt (1000-1200 Gefangene), in der das „pennsylvanische" Isolier- oder Zellensystem zuerst durchgeführt wurde. Auf 30 Gefangene kommt ungefähr ein Wärter (in ähnlichen europäischen Anstalten einer auf zehn); der europäische Besucher wird überrascht sein durch die wohnliche Einrichtung der Zellen (viele enthalten Bilder, Blumen, Vögel etc.), die reichliche Kost und die den Gefangenen gewährten Freiheiten. Stricken, Tischlerarbeiten, die Anfertigung von Cigarren, Bürsten etc. füllen die Zeit aus. Das Zuchthaus ist namentlich durch Dickens' „American Notes" bekannt geworden; der Sträfling, von dem darin erzählt wird, büßte hier zwölf Straferkenntnisse ab und ließ sich schließlich hierherbringen, um hier zu sterben. — 1/2 M. n. liegt *Girard College* (S. 195).

Broadway enthält weiter aufwärts zahlreiche schöne Privathäuser, Kirchen und andere Gebäude. Der *Grace Baptist Temple* (Pl. F 2) hat 6000 Sitzplätze. Gegenüber ist der Eingang von *Monument Cemetery* (Pl. F 2) und 1/2 M. weiter n. die *Base-Ball Grounds* (Pl. F 1). Von hier führt Broad Str. hinaus nach *Germantown* (S. 198), 6 M. von City Hall.

Girard Avenue führt von N. Broad Str. w. zum (1/2 M.) ***Girard College** (Pl. D E 3, 4), einer der reichsten und hervorragendsten Wohlthätigkeitsanstalten Amerikas, 1831 von *Stephen Girard* (1750-1831), einem gebornen Franzosen, zur Erziehung armer weißer Waisenknaben gegründet (Zutritt nach vorheriger Anmeldung beim Direktor oder Sekretär; Geistliche werden nicht zugelassen). Die Anstalt beherbergt jetzt gegen 1600 Knaben; der Wert von Girards Vermächtnis ist von $2000000 auf c. $16000000 angewachsen.

Das Hauptgebäude ist ein imposanter Bau im korinthischen Stil von *T. U. Walter*, nach dem Vorbild der Pariser Madeleine. Im Vestibül ein Standbild Girards, von *Gevelot*, und sein Sarkophag; in einem Zimmer des Erdgeschosses einige Erinnerungen an ihn. Die Gebäude, zusammen etwa ein Dutzend, enthalten Schulzimmer, Schlafsäle, Speisesäle (einer für 1000 Knaben), ein Schwimmbad, ein technisches Institut und eine Kapelle, in der der Gottesdienst von Laien abgehalten wird, da Girards Testament Geistliche aus dem College ausschließt. Die Anlagen, 16 ha im Umfang, werden Abends durch sieben 38m h. elektrische Mastbäume erleuchtet und enthalten ein Denkmal für frühere Schüler, die im Bürgerkriege gefallen sind.

Gegenüber von Girard College das *Mary J. Drexel Home* und das *Deutsche Krankenhaus* (Pl. E 4). N. von Girard College das *Women's Medical College* und *Hospital* (Pl. E 3). — In Stiles Str., ö., zwischen 17th und 18th Str., die große *Jesuitenkirche* und verschiedene röm.-katholische Anstalten und Krankenhäuser.

South Broad Street (Pl. F 6-8) läuft von City Hall Square nach S. aus. R., an der Ecke von Sansom Str., der stattliche *Union League Club* (Pl. F 6), der leitende republikanische Klub Pennsylvaniens (1400 Mitglieder). Auf derselben Seite das *Bellevue* und *Stratford Hotel* (S. 188). Weiter der ***Art Club** (Pl. F 7), ein hübscher Renaissancebau, in dem Kunstausstellungen, Konzerte und Vorträge gehalten werden. An der Ecke von Locust Str., gleichfalls r., die *Academy of Music* (S. 188), dann die *Horticultural Hall* (Blumenausstellungen) und die *Beth-Eden Baptist Church.* An der Ecke von Pine Str. (r.) die *Taubstummenanstalt* (*Deaf and Dumb Asylum;* Pl. F 7), mit Säulenvorhalle. Unterhalb Pine Str. ist in Broad Str. noch ***Ridgeway Library** (Pl. F 8; 9-5 zugänglich) zu erwähnen, l. zwischen Christian Str. und Carpenter Str. (1 M. von City Hall), 1869 von einem Legat des Dr. Rush ($1500000) als Zweiganstalt der Philadelphia Library (S. 193) errichtet, mit seltenen Büchern und andern Sehenswürdigkeiten. — Broad Str. endet 4 M. von City Hall bei *League Island*, im Delaware, auf welcher ein *U. S. Navy Yard.*

Market Street (Pl. E-H 6), die Hauptverkehrsader für den Großhandel der Stadt, enthält keine Sehenswürdigkeiten. Unweit ö. von City Hall Sq. die neue *Terminal Station des Reading Railway* (Pl. F 6). Die *Penn National Bank* (Pl. G 6), an der Ecke von South 7th Str., nimmt die Stelle des Hauses ein, in dem Jefferson die Unabhängigkeitserklärung niederschrieb. Market Str. endet am Delaware inmitten von Werften, Bahnstationen und Fährbootlandeplätzen.

In North 2nd Str., einen Block oberhalb Market Str., steht **Christ Church** (Pl. H 6; Epis.), 1727-37 im Stil der Kirche St. Martin's-in-the-Fields in London auf der Stelle einer ältern Kirche von 1695 erbaut.

No. 239 Arch Street (Pl. H 6), unweit nördl. zwischen 2nd und 3rd Str., ist das Haus (jetzt Laden), in dem die erste amerikanische Flagge (13 Sterne und 13 Streifen) 1777 von Mrs. John Ross angefertigt wurde (Besuch gestattet). An der Ecke von Arch Str. und 5th Str. (l.) die *Apprentices' Library* (30 000 Bände). Bei 5th Str. der alte *Christ Church Burial Ground* (Pl. G 6). Durch eine vergitterte Öffnung in der Mauer (in Arch Str.) erblickt man den flachen Grabstein von *Benjamin Franklin* (1746-90) und seiner Frau.

Eins der geschichtlich merkwürdigsten Gebäude in Philadelphia ist die alte *Schwedenkirche* (Pl. H 8; mit 2nd Str. Tramway zu erreichen), in Swanson Str., beim Delaware-Ende von Christian Str., 1700 an der Stelle einer älteren Holzkirche von 1646 erbaut (vgl. S. 189; interessante Grabsteine). Daneben der *Cooper's Shop*, wo die Damen von Philadelphia während des Bürgerkrieges für die nach S. durchmarschierenden Truppen das Essen kochten. In der Nähe die große Zuckersiederei von *Spreckels.* — In *Shackamaxon*, in Beach Str., das kleine *Penn Treaty Monument* (Pl. H I 4), angeblich an der Stelle, wo Penn 1682 unter einer längst verschwundenen Ulme seinen Vertrag mit den Indianern schloß (ein Bündnis, das, nach Voltaires Worten, „nie beschworen und nie gebrochen wurde.“). Die hier im Fluß liegende Insel heißt *Treaty Island.* — Etwas weiter n., am Ende von Ball Str., **Cramp's Ship-building Yards* (Pl. I 3), eines der größten amerikan. Schiffbauwerfte für Eisen- und Stahlschiffe (Panzerschiffe etc.). — Das *U. S. Naval Asylum* (Pl. D 7) hat 150 Betten. Etwas weiter südl. das *Schuylkill Arsenal* (Pl. D 8), jetzt zur Anfertigung von Uniformen für die Armee benutzt.

West Philadelphia, der jenseit des Schuylkill gelegene Stadtteil, enthält viele schöne Wohnhäuser und bemerkenswerte öffentliche Gebäude, sowie Wohlthätigkeitsanstalten.

Die **Universität von Pennsylvanien** (Pl. CD 7), ein Gebäudekomplex zwischen Pine Str., Woodlands Ave. und 34th Str. (Tramway über Market Str. oder South Str.), wird von 1800 Studenten besucht und hat namentlich durch ihre Schulen der Medizin, Biologie und politischen Ökonomie Ruf erlangt.

Die neue **Bibliothek*, nach den Plänen von F. Furness erbaut und 1890 eröffnet, ist eins der schönsten und besteingerichteten Büchereigebäude der Welt. Sie enthält 90000 Bände und zahlreiche histor. Merkwürdigkeiten und ist dem Publikum frei zugänglich. Auch die übrigen Sammlungen der Universität sind wertvoll und umfangreich.

S. von der Universität liegen die großen *Blockley Almshouses* (Pl. C 7). — N.ö., an der Ecke von Chestnut Str. und 32nd Str., das neue ***Drexel Institute** (Pl. D 6), von Mr. *J. A. Drexel* zur Erweiterung und Verbesserung der gewerblichen Bildung mit einem Aufwand von $1 500 000 gegründet und Dez. 1891 eröffnet (Besuch gestattet).

Die Anstalt (unentgeltliche Vorträge und Abendklassen) wird bereits von c. 1500 Schülern besucht. Das *Museum* enthält Sammlungen von Holz- und Metallarbeiten, Thonwaren, Stickereien, Webstoffen etc. Die *Bibliothek* besitzt eine wertvolle, von Mr. G. W. Childs geschenkte Sammlung seltener

Drucke, Handschriften und Autographen, darunter die Manuskripte von Thackeray's Vortrag über Georg III. und Dickens' „Our Mutual Friend", ein Band mit eigenhändigen Briefen sämtlicher Präsidenten der Verein. Staaten, Manuskripte von Hood und Leigh Hunt etc.

N. von Market Str., zwischen 42nd Str. und 49th Str., in umfangreichen Anlagen das große **Pennsylvania Insane Asylum** (*Kirkbride's Hospital*, Pl. AB 6), mit dem bekannten Gemälde „Christus die Kranken heilend" von *Benjamin West* (Sa. u. So. geschlossen).

Der Stolz Philadelphias ist ***Fairmount Park** (Pl. A-C, 1-4), der größte städtische Park der Welt, mit einem Areal von über 1100 ha. Der eigentliche Park erstreckt sich 4 M. weit an beiden Ufern des Schuylkill, umfaßt aber außerdem einen schmalen 11 M. langen Streifen längs des Wissahickon. Die Haupteingänge sind am Ende von *Green Str.* (Pl. D 5) und *Girard Avenue* (Pl. C 4).

Durch das Thor an Green Str. eintretend, hat man l. den ursprünglichen *Fair Mount*, von dem der Park den Namen hat. Auf dem Gipfel (*Aussicht) ein großes Reservoir, zu welchem das Flußwasser durch die angrenzenden Wasserwerke hinaufgepumpt wird. Etwas weiter ein freier Platz mit einem Standbilde *Abraham Lincolns*, dahinter *Lemon Hill* (Pl. D 4), mit dem ehem. Hause von Robert Morris (S. 187; jetzt Restaurant). Daneben das *Lemon Hill Observatory*, ein hoher eiserner Turm, von dessen Spitze (Elevator, 10 c.) man einen weiten Umblick genießt. Am Fuß des Hügels am Schuylkill haben mehrere Ruderklubs ihre Boothäuser. Weiter über die 36m br. *Girard Avenue Bridge* (Pl. C 4), mit einem Standbild *A. v. Humboldts* am andern Ende, in den größern am W.-Ufer des Flusses gelegenen Teil des Parks. L. der *Zoolog. Garten* (S. 198). Dem *Lansdowne Drive* folgend, erblickt man l. das *Penn House*, das alte Wohnhaus William Penn's, von Letitia Str., bei Market Str. und 2nd Str., hierher versetzt. Etwas weiter kreuzt man eine Schlucht auf einer primitiven Brücke und erreicht bald ***Memorial Hall** (Pl. B 3), für die Centennial-Ausstellung von 1876 mit einem Aufwand von $ 1500000 erbaut und jetzt das *Pennsylvania Museum of Industrial Art* enthaltend (geöffnet von 9, Mo. von 12, bis 1/2 St. vor Sonnenuntergang; 1892 281473 Besucher). Davor zwei kolossale geflügelte Bronzepferde. Die Sammlungen bestehen aus Bildern, Skulpturen, Abgüssen, Steingut, Bronzen, Thonwaren, Metallarbeiten, Elfenbeinschnitzereien, galvanoplast. Nachbildungen, Gobelins, Möbeln, Modellen, japan. und ostind. Gegenständen, Stickereien etc. Unweit n. die **Horticultural Hall* (Pl. A 3), gleichfalls von der Centennial-Ausstellung übriggeblieben, ein großer Wintergarten in schöner Lage über dem Schuylkill. In der Nähe das malerische *St. George's House* und andre Centennialbauten. [Von hier kann man mit Tramway von Elm Avenue, nicht weit s. von Memorial Hall, zur Stadt zurückkehren; Pl. AB 3.] Unweit w. von Memorial Hall eine allegorische *Fontäne*, am Fuß von *George's Hill* (*Aussicht). 1 M. n. von hier liegt die alte *Belmont Mansion* (jetzt Restaur.); 1 1/4 M. weiter erreicht man *Chamounix* und die N.-Grenze des westl. Parks. Die Brücke führt nach dem Dorf *Schuylkill Falls.*

Wendet man sich am O.-Ufer r. und folgt dem Fahrwege am Fluß durch den ö. Teil des Parks zurück zum (3 1/2 M.) Eingang von Green Str. her (s. oben), so kommt man an ***Laurel Hill Cemetery** (Pl. C 1) vorbei, auf der Höhe des Flußufers gelegen, mit vielen schönen Denkmälern und hübschen Aussichten. Beim Haupteingang (in Ridge Ave.) eine Gruppe, Old Mortality und Sir Walter Scott, von *Tom.*

Von der Brücke nach Schuylkill Falls führt l. der ***Wissahickon Drive** das romantische Thal des *Wissahickon Creek* hinan, eine Alpenschlucht en miniature mit 60-90m h. Wänden, bis (6 M.) *Chestnut Hill* ein herrlicher Spaziergang. Mehrere Brücken führen über die Schlucht, darunter der 21m hohe Viadukt des Reading Railway nahe dem Eingang, und die merkwürdige *Pipe Bridge* (30m h.), aus den Röhren der Wasserleitung nach Germantown (S. 198) bestehend. Nahe beim obern Ende der Schlucht ein

Standbild *William Penn's* mit der Inschrift „Toleration". Am Bach auf beiden Ufern mehrere Whser.

Der *Zoologische Garten* (Pl. C 4), südl. von West Fairmount Park, einer der reichhaltigsten in Amerika (Eintr. 25c., Kinder 10c.), nimmt ein Grundstück ein, das früher John Penn, einem Enkel William Penn's gehörte, und enthält sein Haus, die *Solitude* (1785). Der Garten ist mit Bahn von Broad Str. oder mit Trambahn (25th Str. oder Girard Ave.) zu erreichen.

Camden (*West Jersey Hotel*), Fabrik- und Handelsstadt mit 58313 Einw., liegt am l. Ufer des Delaware gegenüber von Philadelphia (Pl. I 5-8; Fähren s. S. 188). Hier münden der *West Jersey*, der *Camden & Atlantic*, und der *Philadelphia & Atlantic City R. R.* (vgl. S. 202).

Von Philadelphia nach Germantown und Chestnut Hill, 12 M., Eisenbahn von Broad Street oder Reading Station (S. 187) in 35 Min. (auch Tramway). — Jenseit ($5^1/_2$ M.) *Germantown Junction* wendet sich die Bahn nach NW. und durchschneidet *Germantown, eine vorzugsweise von den bessern Klassen bewohnte Vorstadt von Philadelphia, mit Halt an verschiedenen Stationen, von denen (8 M.) *Chelton Avenue* am günstigsten liegt. Germantown, 1683 von deutschen Einwanderern gegründet, ist reizend angelegt, mit schönen Bäumen und Gärten, und besitzt manche interessante alte Häuser. Hier wurde Wasqington am 4. Okt. 1777 von Lord Howe geschlagen. — 11 M. *Wissahickon Heights*, mit dem besuchten *Wissahickon Inn*. — 12 M. *Chestnut Hill*, gleichfalls ein angenehmer Vorort von Philadelphia.

Von Philadelphia nach West Chester, 27 M., Eisenbahn von Broad Str. Station in 1-$1^1/_2$ St. — Die Bahn überschreitet den Schuylkill, führt südl. an seinem W.-Ufer entlang und wendet sich jenseit *Woodlands Cemetery* r. (s.w.). — 11 M. *Swarthmore*, der Sitz von *Swarthmore College* (r.), einem namhaften Quäkerinstitut mit 250 männlichen und weiblichen Zöglingen. In *West House*, jetzt von einem der Professoren bewohnt, wurde *Benjamin West* (1738-1820) geboren. — 14 M. *Media* (113m), freundliches Städtchen (2786 Einw.) in hübscher Umgebung. — 16 M. *Williamson*, mit der *Williamson Free School of Mechanical Trades*, 1888 von dem verst. Mr. I. V. Williamson mit einem Aufwande von $2215000 gegründet (Erlaubnis zum Besuch in 119 South 4th Str., Philadelphia). — 27 M. *West Chester* (8028 Einw.).

Andere von Philadelphia leicht zu erreichende Punkte sind *Bryn Mawr* (S. 208), *Long Branch* (S. 200), *Cape May* (S. 203) und *Atlantic City* (S. 202).

Von Philadelphia nach *Reading* s. R. 33; nach *Baltimore* s. R. 38; nach *New York* s. R. 29; nach *Buffalo* s. R. 32; nach *Pittsburg* s. R. 35; nach *Erie* s. R. 34.

31. Sommer- und Winter-Aufenthalte in New Jersey.

Vgl. Karte S. 3.

a. Von New York mit Eisenbahn nach Long Branch u. Point Pleasant.

63 M. New York and Long Branch Railroad in $2^1/_4$-$2^1/_2$ St. (Fahrpreis bis Long Branch $1, bis Point Pleasant $1.45; Retourbillette $1.50 und $2.35). Billette für diese Bahn sind auch für die Sandy Hook Route gültig (S. 199). — Abfahrt in Jersey City, entweder von der *Pennsylvania R. R. Station* (S. 5; Fähren von Desbrosses und Cortlandt Str.) oder von der *Central R. R. of New Jersey Station* (S. 5; Fähren von Liberty Str.).

Der *Central Railroad of New Jersey* kreuzt *Newark Bay* nach ($12^1/_2$ M.) *Elizabethport* und führt dann südl. nach (25 M.) *Perth Amboy*, wo er sich mit dem von *Rahway* kommenden *Pennsylvania Railroad* vereinigt. Dann über den *Raritan River* nach (27 M.) *South Amboy*. 32 M. *Matawan*, Knotenpunkt von Bahnen nach *Freehold* und nach *Keyport* und *Atlantic Highlands*. — 42 M. **Red Bank** (*Globe*, *Prospect Ho.*, $2), an der Mündung des *Navesink* (Aussicht r.), ist

Knotenpunkt des New Jersey Southern R. R. (nach *Atlantic Highlands* etc.). Weiter über den *Shrewsbury River*. — 42 M. *Branchport*.

48 M. **Long Branch**, s. S. 200. Die beiden folgenden Stationen, *Hollywood & West End* (49 M.) und *Elberon* (50 1/2 M.) gehören gleichfalls zu Long Branch (S. 200).

Weiter an der Küste entlang, mit schönen Blicken l. auf das Meer. — 52 M. *Deal Beach* (Hathaway Ho., $3, wird gelobt). — 53 M. **Ashbury Park** (*Coleman Ho.*, 3 1/2-4; *West End*, *Atalanta*, *Ocean Ho.*, $3-4; *Continental*, $2 1/2, und viele andere; zahlreiche Boarding Houses), blühende Stadt mit c. 20000 Sommergästen, namentlich solchen, denen das fromme Treiben in Ocean Grove nicht behagt. Ashbury Park hat einen schönen Strand mit 1 M. langem Bohlenweg und wird von *N. Ashbury* im N. durch *Sunset Lake*, und von Ocean Grove durch einen andern schmalen See getrennt.

54 M. **Ocean Grove** (*Sheldon*, $3-4; *Arlington*, $2 1/2-3; *La Pierre*, $3; *Atlantic*, $2-3, und viele andre Gast- und Logierhäuser), großer Seebadeort, wurde 1870 von einer Anzahl Mitglieder der methodistisch-bischöflichen Kirche gegründet und wird jetzt von 20-25 000 Personen jährlich besucht.

Diese merkwürdige, nur in Amerika mögliche Ansiedlung, in der viele tausend Personen, jung und alt, freiwillig ihre Sommermonate unter einer religiösen Autokratie zubringen, die mit Strenge ihre Gebote aufrechthält, verdient einen kurzen Besuch. Sie wird ö. vom Meere, n. und s. von Seen und w. von einer hohen Einzäunung begrenzt, und die Thore werden täglich 10 U. Abends, Sonntags den ganzen Tag geschlossen. Das Trinken von Spirituosen und der Verkauf von Tabak sind streng untersagt und keine Theateraufführungen irgendwelcher Art gestattet. Sonntags ist Baden, Reiten und Fahren verboten. Zahlreiche religiöse Versammlungen werden taglich abgehalten; das mächtige Auditorium faßt 5000 Zuhörer. Das jährliche *Camp Meeting* ist das große Ereignis der Season. Unweit des Auditorium ein großes *Modell von Jerusalem*. Der treffliche Badestrand wird von einem 3/4 M. langen Bohlenweg eingefaßt.

Weiter an mehreren andern kleinen Seebädern vorbei. 60 M. *Sea Girt* (S. 200).

63 M. **Point Pleasant** (*Resort Ho.*, $2 1/2-3; *Ocean Ho.*, $2-3; *Arnold Ho.*, $2-2 1/2), besuchtes Seebad, ist Endstation des New York & Long Branch Railroad.

Der *Pennsylvania Railroad* führt von hier weiter nach *Bay Head*, *Seaside Park* und andern Punkten an *Barnegat Bay* (S. 201).

b. Von New York nach Long Branch über Atlantic Highlands und Sandy Hook.

30 1/2 M. Dampfboot von *Rector Str.* (Pl. A2) nach (20 1/2 M.) *Atlantic Highlands* in 1 1/4 St.; Eisenbahn von da nach (10 1/2 M.) *Long Branch* in 1/2 St. (durchgehendes Billet $ 1). — Angenehmste Route nach Long Branch bei schönem Wetter.

Der Dampfer bietet einen trefflichen Überblick über den *Hafen von New York* (S. 22). — 20 M. **Atlantic Highlands** (*Grand View*, $3 1/2; *Windsor*, $2 1/2), moderner Badeort am Fuß der *Navesink Highlands*, oft des ersten Landes, das der von Europa kommende Reisende erblickt (s. S. 3). — 24 M. *Highland Beach* (Swift Ho., $3-4; Pavilion, $2-3), kl. Seebad auf dem schmalen, *Sandy Hook* (S. 3)

mit dem Festland verbindenden Sandstreifen. Daneben das *Navesink Lighthouse* (76m), ein Doppelleuchtturm, dessen Licht 40 M. weit sichtbar ist. Weiterhin zahlreiche Rettungsboot-Stationen, da an dieser Küste häufig Schiffe scheitern, die bei Nebelwetter die Einfahrt in die Bucht von New York verfehlen.

26 M. **Sea Bright** (**Normandie-by-the-Sea*, $ 4-5; *Octagon*, *Sea Bright Ho.*, $ 4; *Shrewsbury*, *Peninsula Ho.*, $ 3½), als Sommeraufenthalt viel besucht, mit bedeutender Tiefseefischerei (zahlreiche Eishäuser). — 28½ M. *Galilee*, altes Fischerdorf. — 29 M. *Monmouth Beach*, eine Gruppe von Cottages, mit Klubhaus und Casino. 30½ M. *Long Branch*, s. unten.

c. Von Philadelphia nach Long Branch.

95 M. Pennsylvania Railroad in 3½ St. (Fahrpreis $ 2.25).

Von Philadelphia bis (50 M.) *Monmouth Junction* s. S. 186. Die Bahn nach Long Branch zweigt hier r. ab. 56 M. *Jamesburg;* 67 M. *Freehold;* 75 M. *Farmingdale* (S. 201); 83 M. *Sea Girt* (S. 199); 89 M. *Ocean Grove* (S. 199); 95 M. *Long Branch* (s. unten).

Lokalzüge fahren auch von der West Jersey Station in *Camden* (S. 198) nach (82 M.) *Long Branch* über *Whiting* (S. 202) und *Tom's River* (S. 202).

82 M. **Long Branch.** — **Bahnhöfe** in dem eigentlichen *Long Branch*, für das alte Dorf, das Pier, und das O.-Ende (Hotelomnibus 50 c.); in *West End & Hollywood*, in der Nähe der besten Hotels; und in *Elberon*, dem fashionabeln Cottage-Viertel von Long Branch. Die Züge halten an allen drei Stationen.

Hotels. *Hollywood, zwischen Bäumen schön gelegen, nahe der Hollywood Station und dem Meere, eins der elegantesten und kostspieligsten Hotels in Amerika, mit französischer Leitung und Bedienung und vorzüglicher Küche, Z. von $ 5 täglich an, Speisen à la carte, das ganze Jahr geöffnet, mit großem *Salzwasser-Schwimmbad* (50 c.). — West End, großes Haus am Meere, Howland, Scarboro, $ 4; diese zunächst der West End Station. — Elberon, in Elberon. — Ocean House, United States, $ 3-3½; Brighton; Jauch; Shelburne, klein; diese nahe beim Pier und O.-Ende. — Zahlreiche *Boarding Houses*, wöchentlich $ 10-15. — *Cottages* (Villen) $ 400-4000 für die Season.

Bäder. Die Badezeit wird durch Aufhissen einer weißen Flagge auf den Hotels angezeigt; bei ungünstigem Wetter wird nicht gebadet.

Long Branch, einer der beliebtesten, besonders von der Geldaristokratie bevorzugten Badeorte in den Vereinigten Staaten (50 000 Sommergäste), hat seinen Namen von dem „langen Arm" des *Shrewsbury River*. Das eigentliche Dorf liegt 1 M. landeinwärts, während der moderne Badeort auf der Uferhöhe c. 6-10m über dem schönen sandigen Strande sich hinstreckt. Am Strande entlang, der trotz mächtiger Vorbauten nach und nach vom Meere weggewaschen wird, läuft die *Ocean Avenue*, eine breite 5 M. lange Fahrstraße, die an Sommer-Nachmittagen und Abenden von Fuhrwerk aller Art wimmelt und ein wundervoll belebtes Schauspiel bietet. Am O.-Ende ein langes eisernes Pier. Die meisten Hotels (s. oben) liegen an der Avenue, die jenseit des West End Hotel (s. oben) leicht nach W. umbiegt und von hier an auf beiden Seiten mit Häusern besetzt ist. Die schönsten Villen liegen in *Elberon* (s. oben), doch sind sie

meist aus Holz gebaut und stehen den Cottages von Newport (S. 64) nach. Einen Besuch verdient vor allem *Hollywood*, die Besitzung des verst. Mr. John Hoey († 1892), mit herrlichen Blumengärten und Gewächshäusern (Zutritt gestattet). In der Nähe liegt *Norwood*, eine Villengruppe mit Kasino. Im August wird in Long Branch ein großer Karneval mit Lawn Tennis-Turnier abgehalten.

3 M. w. von Long Branch liegt **Monmouth Park** *(Monmouth Park Hotel)*, einer der vornehmsten amerikanischen Rennplätze, mit einer Tribüne für 10000 Personen (S. 16).

Zahlreiche hübsche Spazierfahrten lassen sich von Long Branch unternehmen, namentlich der *Beach Drive* zwischen Highlands (S. 199) und Bay Head (S. 199; 20 M.), von dem Ocean Avenue einen Teil bildet. — *Eatontown*, 4 M. landeinwärts (s. unten), wird wegen seiner malerischen alten Mühle besucht. Etwas weiter liegen *Shrewsbury* und die *Tinton Falls* (s. unten).

d. Barnegat Bay.

Barnegat Bay, 27 M. lang und 1-4 M. breit, erstreckt sich von Point Pleasant (S. 199) bis unweit n. von Atlantic City. Die Bucht, vom Ocean durch zwei lange Sandstreifen getrennt, zwischen denen eine enge Einfahrt hindurchführt, gleicht mehr einem Binnensee und ist ein ergiebiges Revier für Sportsmänner (Fischfang und Jagd auf Wasservögel). Die besuchtesten Punkte sind *Mantoloking* (Albertson, $2-3), *Seaside Park* (Seaside Park Ho., $2½), *Barnegat City* (Oceanic Ho.) und *Beach Haven* (Engleside, Baldwin, $3), auf den Sandstreifen, und *Forked River* (Lafayette Ho., $2), *Tom's River* (Magnolia, $3), *Waretown* und *Barnegat* (Clarence, $2), am oder nahe dem Festlande. Alle diese Orte sind entweder mit dem Pennsylvania R. R. oder dem Central R. R. of New Jersey zu erreichen.

e. Von New York nach Lakewood und Atlantic City.

137 M. Central Railroad of New Jersey bis (60 M.) *Lakewood* in 1½ St. (Fahrpreis $1.45); bis (137 M.) *Atlantic City* in 5½-5¾ St. (Fahrpreis $3.25). — Bahnhof in *Jersey City* (s. S. 48; Fähre von Liberty Str.).

Von *Jersey City* bis (40 M.) *Red Bank* s. S. 198. Unsre Bahn zweigt hier von der nach Long Branch (R. 31a) r. ab. — 42 M. *Shrewsbury*, altes Städtchen (1665 gegründet); 2½ M. südl. *Tinton Falls* (s. oben). — Bei (43½ M.) *Eatontown* beginnen die *Jersey Pine Plains*, ein einförmiges Waldland, nur von den Ansiedlungen längs der Bahn unterbrochen, neuerdings wegen der ozonreichen Luft von Brustkranken besucht. — Bei (53 M.) *Farmingdale* kreuzt man die Bahn von *Freehold* nach *Sea Girt* (S. 200).

60 M. **Lakewood** (**Laurel House*, **Laurel in the Pines*, gleiche Besitzer, mit 700 Betten, $4; **Lakewood*, mit 600 Betten, $5; *Palmer House*, $3), kleine Ansiedlung inmitten der Fichtenwälder, ist seit kurzem wegen seiner geschützten Lage und verhältnismäßig hohen Temperatur (10-12° wärmer als New York) als Winterkurort in Aufnahme gekommen. In den Wäldern schattige Promenaden, besonders im *Pine Park*. Beim Dorf zwei hübsche kleine Seen, *Carasaljo* und *Manetta*.

68 M. *Manchester*, Knotenpunkt für *Tom's River* (s. oben) und

Barnegat (S. 201). Bei (73 M.) *Whiting* kreuzt man die Bahn von Philadelphia nach Long Branch (S. 200). — 106 M. *Winslow Junction*, Knotenpunkt des Camden & Atlantic Railroad von Philadelphia nach Atlantic City. Von hier bis (137 M.) *Atlantic City* s. unten.

Der New Jersey Central R. R. führt von Winslow weiter nach (122 M.) *Vineland* (Baker Ho., $2), Stadt von 3822 Einw., mit Glashütten und bedeutender Obstzucht; 134 M. *Bridgeton* (11422 Einw.), gleichfalls mit Glashütten; und (144 M.) *Bay Side*, an der N.-Seite der Delaware-Mündung.

f. Von Philadelphia nach Atlantic City.

1. Reading Railroad („*Atlantic City Line*") von *Kaighn's Point, Camden* (Fähre von Philadelphia, s. S. 188) nach (56 M.) *Atlantic City* in $1^1/_4$-2 St. ($1). — 2. Camden & Atlantic Railroad (59 M.; Fähre von Market Str., Philadelphia, s. S. 188) in 2-$2^1/_2$ St. ($1). — 3. West Jersey Railroad (Fähre nach *Camden*, S. 188), 64 M. in $1^1/_2$-$2^1/_2$ St. ($1).

Die zwei erstern Bahnen folgen der nämlichen Richtung und berühren vielfach die gleichen Stationen. 24 (27) M. *Winslow Junction* (s. oben); 38 (41) M. *Egg Harbor*, mit Weinkellereien; 56 (59) M. *Atlantic City*, s. unten.

Der West Jersey R. R. führt südl. bis (8 M.) *Woodbury* und wendet sich dann s.ö., über (30 M.) *Newfield* und (59 M.) *Pleasantville.*

64 M. **Atlantic City**. — *Hotels.* Traymore, Brighton, $3-5; Seaside, United States, Dennis, Shelburne, Isleworth, Chalfonte, Haddon Hall, Mansion Ho., alle $3-4; Albion, Hoffmann, Irvington, Kenilworth, $3-$3^1/_2$; Congress Hall, Elberon, $$2^1/_2$-3; Berkshire Inn, $2-3; und viele andre. — *Boarding Houses* wöchentlich $10-25.

Wagen von den Bahnhöfen zu den Hotels 1-2 Pers. 50 c., jede weitere Person 25 c., die Stunde $$1^1/_2$. — *Tramway* in Atlantic Avenue.

Atlantic City, das „Coney Island" von Philadelphia, liegt auf *Absecon Island*, einem schmalen Streifen Sandes, der von der Küste von New Jersey durch das Meer und Salzmarschen getrennt ist. Sie hat eine ständige Bevölkerung von (1890) 13055 Einwohnern, die sich im Sommer zuweilen verfünffacht oder verzehnfacht, und wird auch als Winteraufenthalt besucht. Von dem herrlichen Badestrand, an dem ein 4 M. langer, 7m br. Bohlenweg entlangführt, ragen drei Piers 180-300m weit ins Meer hinaus.

Ausflüge. *Beach Drive* (10 M.); nach *South Atlantic City*, mit einem Elephanten wie in Coney Island (S. 53), 5 M.; nach (7 M.) *Longport* (Aberdeen Hotel) beim S.-Ende der Insel, zu Wagen oder Bahn; im Boot nach *Brigantine Beach* (Hotel) und *Peter's Beach* (Hotel); nach *Barnegat Bay* (S. 201). — Der Leuchtturm von *Absecon* (49m h.) ist 9-12 Vm. für Fremde zugänglich. — Boot- und Segelfahrten hauptsächlich im *Inlet*, am obern Ende der Insel (Segelboot tägl. $5-10; Segelfahrten jede Person 25 c.).

g. Von Philadelphia nach Cape May City.

82 M. West Jersey Railroad in $2^1/_4$-3 St. (Fahrpreis $$2^1/_2$). Abfahrt von *Camden* (Fähre von Philadelphia, S. 188). — Dampfboote fahren auch im Sommer die Delaware Bay hinab nach Cape May (6 St.; Retourbillet $1).

Von Philadelphia bis (30 M.) *Newfield* s. oben. Unsere Bahn zweigt hier von der nach Atlantic City r. ab. — 34 M. *Vineland* (s. oben). — Von (61 M.) *Sea Isle Junction* Zweigbahn nach (5 M.) *Sea Isle City* und (16 M.) *Ocean City*, zwei kleinen Seebädern.

82 M. **Cape May City.** — *Hotels.* Lafayette, $3-5; Stockton House, mit 1200 Betten, $3-4; Congress Hall, 1000 Betten, $3-4; Columbia; Arlington, Chalfonte, Windsor, $2½-4, und viele andre. — *Boarding Houses* wöchentlich $10-20.

Cape May City, an der S.-Spitze des *Cape May*, der ö. Landzunge von Delaware Bay, mit 2163 Einw., wird von Philadelphia aus viel besucht. Der 5 M. lange Strand ist fest und glatt, der Wellenschlag herrlich. Die am Meer entlangführende *Esplanade* ist besonders zwischen 11-1 und 5-8 U. sehr belebt. Ausflüge nach *Cape May Point*, *Cold Spring*, *Sewell's Point* etc. Das Kap ist nach einem holländischen Seefahrer Carolis Jacobsen Mey benannt, der Delaware Bay 1623 besuchte.

32. Von Philadelphia nach Buffalo.

417 M. Philadelphia & Reading Railroad System *(Lehigh Valley Division)* in 11-13½ St. (Fahrpreis $10). — Eine andre direkte Route von Philadelphia nach Buffalo (422 M. in 15-19 St.; Fahrpreise wie oben) führt auf dem Pennsylvania Railroad bis (301 M.) *Emporium* (S. 207) und von da auf dem Buffalo, New York & Philadelphia Railroad nach (422 M.) *Buffalo*.

Philadelphia s. S. 187. Die Bahn durchschneidet die nördl. Stadtteile und berührt mehrere Vorort-Stationen. 4½ M. *Wayne Junction* (S. 187); 10 M. *Jenkintown*. Hinter (33 M.) *Sellersville* führt ein ½ M. langer Tunnel durch die *Landis Hills*.

56 M. **Bethlehem** (*Fountain Hill Ho.*, $2-2½; *Eagle*, $2½-3; *Sun*, altes Haus, $2), blühende Stadt mit 17064 Einw. (incl. *South Bethlehem*) am *Lehigh*, ist der amerikanische Hauptsitz der Herrnhuter oder mährischen Brüder, die sich unter Graf Zinzendorf 1740-41 hier niederließen. Viele der alten Herrnhuter Schulen und andern Anstalten bestehen heute noch; unter den neuern sind zu nennen die *Lehigh University* oberhalb der Stadt (420 Studenten) und *Bishopstorpe*, eine Mädchenschule. Hauptindustriezweige sind die Verfertigung von Kupfer-, Zink- und Eisenwaren.

Easton (*Paxinosa Inn*, $4; *United States Ho.*, $2½-3), an den „*Forks*“ des Delaware, 12 M. n.ö. von Bethlehem, Fabrikstadt und wichtiges Bahncentrum (S. 175) mit 14481 Einw., ist Sitz von *Lafayette College*, einer 1826 gegründeten Anstalt mit 3-400 Zöglingen.

Die Bahn führt nun im **Lehigh Valley* aufwärts, am r. Ufer des vielgewundenen Flusses. Viele Eisenhütten. 62 M. *Allentown* (Allen, American Ho., $2-3), Fabrikstadt mit 25228 Einw. — 64 M. *Catasauqua;* 65 M. *Hokendauqua;* 66 M. *Coplay*, alle mit Eisenhütten, Hohöfen und Schlackenbergen. Dann verschwinden die Hüttenwerke und die Landschaft gewinnt an Reiz. — 77 M. *Slatington* ist der Verladungsplatz für die größten Schieferbrüche Amerikas. 2 M. weiter durch die *Blue Mts.* mittels des ***Lehigh Water Gap,** wo zwei Eisenbahnen, Fluß und Kanal zwischen den senkrechten Felsen einer engen Schlucht zusammengedrängt sind. Jenseits erweitert sich das Thal und bei *Parryville* erscheinen wieder Eisenwerke. — Bei (89 M.) *Packerton* sind die Werkstätten des Lehigh Valley R. R. Das Thal verengt sich; die Bahn tritt auf das N.-Ufer des Flusses.

90 M. **Mauch Chunk** (161m; *Mansion Ho., American*, $ $2^1/_2$-$3^1/_2$), kleine Stadt mit 4000 Einw., in malerischer Lage an einer der engsten Stellen des Thals, von steilen Bergen überragt, wird jährlich von Tausenden von Fremden besucht. Sie hat nur zwei Straßen, die eine am Fluß entlang, die andre rechtwinklig mit ihm einen Felsspalt hinansteigend; der Abhang ist so steil, daß man, von dem Straßen-Niveau in die Hausthür eintretend, vom Fenster des zweiten Stocks in den Hinterhof gelangen kann. Der *Bear Mt.* (ind. *Mauch Chunk*) steigt r. fast senkrecht 215m hoch empor. Mauch Chunk liegt in der Mitte eines reichen Kohlenreviers und der Kohlentransport auf Bahnen und Kanälen ist sehr bedeutend.

Die Hauptsehenswürdigkeit von Mauch Chunk ist der *Switchback oder Gravity Railroad, ursprünglich 1827 zur Beförderung der Kohlen von den Gruben zum Fluß erbaut, aber jetzt nur noch von Vergnügungsreisenden benutzt (Rundtour in $1^1/_2$ St., 75 c.; Omnibus zum untern Ende der Bahn 25 c.). Der Zug wird zuerst durch eine feststehende Maschine zum ($^1/_2$ M.) Gipfel des *Mt. Pisgah* (183m; Aussicht) emporgehoben, von wo er sich durch sein eignes Gewicht zum ($6^1/_2$ M.) Fuß des *Mt. Jefferson* hinabsenkt. Er ersteigt dann diesen (505m; *Aussicht) mittels einer zweiten schiefen Ebene (Steigung 1 : $4^1/_2$) und fährt in gleicher Höhe weiter nach (1 M.) *Summit Hill* (452m), einem von Bergleuten bewohnten Dorf mit 2816 Einw. In der Nähe die *Burning Mine*, die seit 60 Jahren am Brennen ist. Der Abstieg nach *Upper Mauch Chunk*, nahe dem Ausgangspunkt, wird durch Schwerkraft in 25 Min. bewirkt. — Schöne Aussichten auch von *Prospect Rock* und *Flagstaff Peak* (290m).

Weiter durch das enge gewundene Lehigh-Thal. — 92 M. **Glen Onoko* (Hotel Wahnetah, $ $2^1/_2$-3), ein reizendes Thal, von einem in Kaskaden herabstürzenden Bach durchflossen. — Bei (115 M.) *White Haven* (347m) verläßt die Bahn den Lehigh und steigt die Hügelkette l. hinan. — 126 M. *Glen Summit* (527m; Hotel, $ 3, Mittagsstation), auf der Wasserscheide zwischen dem Delaware und Susquehanna, mit Fernblick nach W. auf die Kette der Alleghenies. Nun scharf bergab in das vom *Susquehanna* durchströmte *Wyoming-Thal*, in das sich r. plötzlich ein prächtiger Blick öffnet.

144 M. **Wilkesbarré** (167m; *Wyoming Valley Hotel*, $2-3; *Exchange*, *Luzerne*, $2), der Hauptort des Wyomingthals, am O.-Ufer des Susquehanna, mit (1890) 37718 Einw., verdankt seinen Wohlstand den reichen Kohlenfeldern der Umgebung. Eine Brücke verbindet die Stadt mit *Kingston* (2381 E.) am W.-Ufer.

Das *Wyoming-Thal (von dem indianischen *Maughwauwama*, „weite Ebenen", herrührend), eine 20 M. lange, 3-4 M. br. Ausweitung des Susquehanna-Thals, ist von zwei parallelen Bergketten eingeschlossen, die 250-300m hoch emporsteigen. Der *Susquehanna* („breiter seichter Fluß"), der vom Otsego Lake (S. 140) bis zur Chesapeake Bay ein Gebiet von 400 M. durchläuft, betritt das Thal durch das *Lackawannock Gap* und verläßt es durch das enge *Nanticoke Gap.* Innerhalb des Thals ist sein Lauf im allgemeinen ruhig, doch bildet er zwei Reihen von Stromschnellen (die *Wyoming* und *Nanticoke Falls*) und nimmt mehrere Bergströme auf. Zahlreiche Kohlenschachte, Grushaufen und rauchende Schornsteine beweisen die industrielle Thätigkeit der Bewohner. Guter Überblick von *Prospect Rock* (228m), 2 M. von Wilkesbarré, und von *Campbell's Ledge*, an der O.-Seite des Lackawannock Gap. — Ein Dampfer fährt von Wilkesbarré den Susquehanna hinab nach (8 M.) *Nanticoke.*

Der Name des Thals ist bekannt durch die in Campbell's „Gertrude

von Wyoming" geschilderten Ereignisse. Im Juni 1778 drang eine Abteilung britischer und indianischer Truppen in das Thal ein, denen die Ansiedler am 3. Juli umsonst Widerstand zu leisten versuchten. Ein entsetzliches Gemetzel folgte, in dem an 300 Männer, Weiber und Kinder von den Indianern hingeschlachtet wurden. Der Schauplatz des Kampfes bei *Fort Forty*, 4 M. oberhalb Kingston (S. 204), ist durch einen 18m h. Obelisk bezeichnet; 3 M. weiter aufwärts, bei *Queen Esther's Rock*, erschlug die Halbblut-Königin der Senecas 14 wehrlose Gefangene mit dem Tomahawk.

Die Bahn führt am O.-Ufer des Susquehanna aufwärts; l. jenseit des Flusses das Wyoming-Denkmal (s. oben). — 153 M. *Pittston* (174m), mit 10302 Einw., unweit der Mündung des *Lackawanna* in den Susquehanna. Oberhalb erhebt sich *Campbell's Ledge* (s. oben). N.ö. führt von hier eine Bahn nach *Scranton* und *Carbondale*.

Die Landschaft wird einförmiger. Bei (238 M.) *Athens* über den *Chemung River*. Jenseit (239 M.) *Sayre Junction* (für Auburn, Owego, Elmira etc.) kreuzt die Bahn den Erie R. R. (R. 26d). Bei (255 M.) *Van Etten* teilt sich die Bahn; der l. Zweig führt nach Geneva (s. unten) über *Watkins* (S. 170) und *Seneca Lake* (S. 170), während der von den meisten Expreßzügen befahrene nördl. Arm nach (274 M.) **Ithaca** (S. 169) und an der W.-Seite des *Cayuga-Sees* (S. 169) entlang führt. — 297 M. *Hayt's Corners*. — 315 M. **Geneva** (S. 170). — 330 M. *Manchester*; 349 M. *Rochester Junction*, für (13 M.) *Rochester* (S. 170). Bei (378 M.) *Niagara Junction* zweigt r. ab die Bahn nach Niagara Falls (S. 178). — 415 M. *East Buffalo* (S. 171).

417 M. *Buffalo* s. S. 171.

33. Von Philadelphia nach Reading und Williamsport.

198 M. Philadelphia & Reading Railroad in 6-10 St. (Fahrpreis $5.78). — Man kann auch den Pennsylvania Railroad (Broad Str. Station) benutzen, der fast der nämlichen Richtung folgt (gleiche Preise). — Beide Bahnen durchziehen das Schuylkill-Thal und verbinden die großen Anthracit-Kohlenfelder Pennsylvaniens mit dem atlant. Ocean.

Philadelphia s. S. 187. Die Bahn überschreitet den *Schuylkill* (S. 189), berührt das N.-Ende von *Fairmount Park* (S. 197) und führt am r. Flußufer aufwärts, parallel der Schuylkill Valley Division des Pennsylvania Railroad am andern Ufer. Das Thal ist dicht bevölkert und mit Fabriken und industriellen Anlagen aller Art übersät. — 17 M. *Bridgeport*; gegenüber **Norristown** (*Windsor Ho.*, $2), blühende Fabrikstadt mit 19791 Einw. — 23½ M. *Valley Forge*, das Hauptquartier Washingtons während des harten Winters von 1777-78. Das Farmhaus, in dem er wohnte, ist noch vorhanden (l. von der Bahn). — Jenseit (27½ M.) *Phoenixville*, am Fuß des *Black Rock*, mit 8514 Einw. und den großen Phoenix-Eisen- und Stahlwerken, führt die Bahn durch einen fast ½ M. l. Tunnel und überschreitet dann den Fluß, während der Pennsylvania R. R. auf das r. Ufer tritt. Hier beginnt der Bezirk des sog. „Pennsylvania Dutch", mit einer arbeitsamen Bevölkerung deutschen Ursprungs, deren Mundart ein Gemisch von Deutsch, Holländisch und Englisch bildet. — Bei (40 M.) *Pottstown* (13285 Einw.) über den *Manatawny*.

58 M. **Reading** (82m; *Mansion Ho.; American*, $2^1/_2$), ansehnliche Stadt mit 58661 Einw. und bedeutender Eisenindustrie, auf einem Plateau zwischen *Penn's Mt.* im O. und *Neversink Mt.* im S. Das stattliche *Court House* hat einen Portikus von 6 Säulen aus dem roten Sandstein der benachbarten Berge. Die großen Werkstätten des Reading Railway beschäftigen 3000 Arbeiter. — Schöne Aussicht vom **White Spot*, auf Penn's Mt., 300m über dem Fluß.

Weiter stets im Schuylkill-Thale; vorn taucht die lange Kette der *Blue Mts.* auf, bei der Annäherung von grauer zu blauer Färbung übergehend. — Bei (78 M.) *Port Clinton* (125m), an der Mündung des *Kleinen Schuylkill*, führt die Bahn durch einen malerischen Felseinschnitt. Port Clinton liegt am S.-Rande des großen Anthracit-Kohlendistrikts und treibt lebhaften Kohlenhandel.

Von Port Clinton nach Pottsville, 15 M., Eisenbahn in $^1/_2$-$^3/_4$ St. — Die Bahn folgt dem Schuylkill. — 5 M. *Auburn;* 11 M. *Schuylkill Haven.* — 15 M. *Pottsville* (190m; Merchants', $2), Stadt von 14117 Einw., in dem Durchbruch des Flusses durch *Sharp Mt.* (425m), liegt in dem großen südl. oder Schuylkill-Kohlenbecken, das jährlich c. 10 Millionen Tons Anthracitkohlen liefert (ein Viertel der Gesamtproduktion von Pennsylvanien). Die Umgebung ist mit Bahngeleisen dicht überzogen.

$103^1/_2$ M. *East Mahanoy Junction.* Weiter durch das malerische *Catawissa-Thal*, bei (145M.) *Catawissa* über den *Susquehanna.*

198 M. *Williamsport*, s. unten.

34. Von Philadelphia nach Erie.

446 M. Pennsylvania Railroad in 16 St. (Fahrpreis $10.35).

Von Philadelphia bis (105 M.) *Harrisburg* s. R. 35. Unsre Bahn zweigt hier von der nach Pittsburg r. ab und folgt n. dem *Susquehanna.* — 158 M. *Sunbury* (137m), Fabrikstadt mit 5930 Einw., am l. Ufer des breiten Susquehanna, ist Verladungsplatz für die Kohlen des *Shamokin District.* — In (161 M.) *Northumberland*, am Zusammenfluß des nördl. und südl. Arms des Susquehanna, wohnte *Dr. Joseph Priestley*, der Entdecker des Sauerstoffgases, von 1794 bis zu seinem Tode 1804. — 171 M. *Milton.* Weiter parallel der Reading-Bahn nach

198 M. **Williamsport** (*Park*, *Updegraff*, $2^1/_2$-$3^1/_2$), Stadt von 27132 Einw. am r. Ufer des Susquehanna, mit bedeutendem Holzhandel. Der mächtige „Boom" (Rechen) am Fluß faßt über 190 Millionen Meter Holz.

Von Williamsport nach Nordmont, 40 M., Eisenbahn in $1^3/_4$ St. Die Bahn führt durch malerische Landschaften, die „Adirondacks von Pennsylvanien". Hauptpunkte sind **Highland Lake** (600m; *Grand View Hotel, Essick, Highland Ho.*), mit Coach ($1^1/_2$ St.) von (18 M.) *Picture Rocks* zu erreichen; **Eagles' Mere** (701m; *Hotel Eagles' Mere, Lakeside, Raymond*, $3-4; *Allegheny*, $2), mit Coach ($1^1/_2$ St.) von (29 M.) *Muncy Valley;* und *Lake Mokoma* (La Porte Hotel), 4 M. von (40 M.) *Nordmont.*

Von Williamsport nach *Elmira* s. S. 176.

Die Bahn wendet sich l. (W.), überschreitet den *Lycoming Creek* und den Susquehanna und führt am r. Ufer des letztern aufwärts. — 223 M. *Lock Haven* (7358 Einw.), gleichfalls mit bedeutendem Holzhandel, am r. Ufer des Susquehanna. Weiterhin zweimal über

den Fluß; Landschaft malerisch. — 251 M. **Renovo** (204m; *Hotel*, $2), hübsch gelegener Sommerfrischort am Susquehanna, von 250-300m h. Bergen überragt. — Bei (263 M.) *Keating* (220m) verläßt die Bahn den Susquehanna und steigt im Thal des *Sinnemahoning* hinan durch einen öden und dünnbevölkerten Landstrich, das „große Hufeisen der Alleghenies". — 278 M. *Driftwood*, Knotenpunkt einer Bahn nach Pittsburg (S. 214). — 297 M. *Emporium* (313m; St. Charles, $2), von Bergen umschlossenes Dorf mit 2147 Einw., ist Knotenpunkt des Western New York & Pennsylvania Railroad.

Von Emporium nach Buffalo, 121 M., Eisenbahn in 5 St. — Die Bahn führt n. bis (25 M.) *Port Allegheny* und folgt dann dem *Allegheny-Flusse* bis (51 M.) **Olean** (*Olean Ho.*, $2), Station des Erie Railroad (S. 249) und einer der größten Petroleum-Lagerplätze der Welt (7358 Einw.). — Bei (72 M.) *Franklinville* l. *Lime Lake*. — 121 M. *Buffalo*, s. S. 171.

318 M. *St. Mary's* (508m), mit großem deutschen Benediktinerkloster (Erziehungsanstalt), in holz- und steinkohlenreicher Umgebung. — 342 M. *Wilcox* (464m), mit großer Gerberei. — 351 M. *Kane* (615m; Thomson Ho., $2), Städtchen mit 2944 Einw. Die Bahn senkt sich nun am w. Bergabhang gegen den Lake Erie. — 380 M. *Warren* (364m), am Zusammenfluß des *Allegheny* und *Conewango* hübsch gelegen, ist Knotenpunkt einer Bahn nach Dunkirk (S. 249). — 409 M. *Corry* (440m), Fabrikstadt mit 5667 E.

Von Corry nach *Pittsburg* und *Buffalo*, s. S. 217; nach *Jamestown* s. S. 249.

428 M. *Waterford* (362m), am *Le Boeuf Lake*. Jenseit (433 M.) *Jackson* (373m) über die Wasserscheide zwischen dem Ohio und dem nur 8 M. entfernten Erie-See. — 446 M. *Erie*, s. S. 238.

35. Von Philadelphia nach Harrisburg und Pittsburg.

Vgl. Karte S. 186.

354 M. Pennsylvania Railroad bis (105 M.) *Harrisburg* in $2^3/_4$-4 St. (Fahrpreis $3.15; Parlor-Car $1.50); bis (354 M.) *Pittsburg* in 9-13 St. (Fahrpreis $10; Parlor-Car $2; Schlafwagen $2). Diese Bahn, eine Teilstrecke der schönen direkten Route von New York nach Chicago, führt durch die malerischen Thäler des Susquehanna und Juniata.

Abfahrt von *Broad Street Station* (S. 187). Die Bahn überschreitet den *Schuylkill* und führt in n.w. Richtung durch W.-Philadelphia (S. 196), an mehreren Vorstadt-Stationen vorbei. — 8 M. *Haverford College*, mit Erziehungsinstitut der orthodoxen Quäker, in Parkanlagen l. gelegen. — 9 M. *Bryn Mawr* (126m; wälsch „großer Rücken"; Bryn Mawr Ho.), ist Sitz von **Bryn Mawr College*, einer der jüngsten und besten amerikan. Hochschulen für Frauen (130 Zöglinge). — 11 M. *Villa Nova*, mit röm.-kath. College, Kloster und Farm. — Bei (16 M.) *Devon* l. das große *Devon Inn* ($4-5), im Sommer viel besucht. — Bei (20 M.) *Paoli*, der Heimat von *„Mad" Anthony Wayne* (1745-96; S. 131), erinnert ein Denkmal an die Niederlage der Amerikaner gegen die Engländer, 20. Sept. 1777.

Die Bahn verläßt nun die äußern Vorortbezirke von Philadelphia und tritt in den „Garten Pennsylvaniens", einen der reichsten und

am sorgfältigsten bebauten Ackerbaudistrikte Nordamerikas. R. öffnet sich, nach Überschreitung eines südl. Ausläufers der Alleghenies (165m), ein schöner Blick in das friedvolle *Chester-Thal.* Die Bahn führt eine Strecke am Abhang entlang und senkt sich dann ins Thal hinab. — $32^1/_2$ M. *Downingtown.* Eisenhütten und Kalköfen erscheinen. — Bei ($38^1/_2$ M.) *Coatesville* (115m; 3680 Einw.) auf 22m h. Brücke über den *West Brandywine.* — 51 M. *Gap* (170m), in einer Einsenkung von *Mine Hill*, auf der Wasserscheide zwischen dem Delaware und Susquehanna. Die Bahn steigt in das fruchtbare *Pequea-Thal* hinab, überschreitet den *Conestoga Creek* und erreicht (69 M.) **Lancaster** (109m; *Stevens Ho.*, $\$2^1/_2$; *Lancaster*), blühende Fabrikstadt und wichtiger Markt für Tabak und andre Landesprodukte, mit 32011 Einw. Das hier befindliche *theologische Seminar* und *Franklin & Marshall College* gehören der deutschen reformierten Kirche an. Auf **Woodward Hill Cemetery* das Grab des Präsidenten Buchanan (1791-1868). In der Umgebung wohnen viele Abkömmlinge deutscher Einwanderer. Zweigbahn nach *Hanover* (S. 223) und *Gettysburg* (S. 211). — Jenseit (87 M.) *Elizabethtown* tritt die Bahn in die malerischen Engpässe des *South Mountain*, überschreitet bei (90 M.) *Conewago* den gleichnam. Fluß und tritt dann an das W.-Ufer des *Susquehanna*, eines breiten seichten Stroms mit vielen Felsriffen. — 96 M. *Middletown* (5080 Einw.), mit Eisenwerken. — Bei (102 M.) *Steelton* (9520 Einw.) die umfangreichen Werke der Pennsylvania Steel Co. (4500 Arbeiter).

105 M. **Harrisburg** (97m; *Lochiel Ho.*, *Commonwealth*, \$3; *Bolton*, $\$2^1/_2$-3), die Hauptstadt von Pennsylvanien, mit 39385 Einw., in schöner Lage am O.-Ufer des hier 1 M. breiten Susquehanna. Auf einer Anhöhe das von einer Kuppel überragte *Capitol*, mit guter Bibliothek. In State Str. ein 33m h. *Kriegsdenkmal.* In einer kleinen Einfriedigung in *Harris Park* das Grab von John Harris, dem Vater des Gründers der Stadt, und der Stumpf eines Baumes, an den er 1718 von trunkenen Indianern gebunden wurde, die ihn lebendig verbrennen wollten. Vier Brücken führen über den Susquehanna.

Von Harrisburg nach Gettysburg, 47 M., Eisenbahn in $1^3/_4$-2 St. — Die Bahn kreuzt den Susquehanna und wendet sich nach SW. — Von (21 M.) *Carlisle Junction* Zweigbahn nach (6 M.) *Carlisle* (s. unten). — Bei (22 M.) *Mt. Holly Springs* durch einen Einschnitt des *South Mountain.* Vor Gettysburg durchschneidet die Bahn das Schlachtfeld des ersten Tages (S. 212). — 47 M. *Gettysburg*, s. S. 211.

Von Harrisburg nach Shenandoah Junction 105 M., Eisenbahn in 4-$4^1/_2$ St. Die Bahn durchschneidet das fruchtbare *Cumberland-Thal*, zwischen den *Blue Mts.* r. und dem *South Mountain* l. — Über den Susquehanna nach (18 M.) *Gettysburg Junction*, für die Bahn nach Gettysburg (s. S. 211). — 19 M. **Carlisle** (146m; *Mansion Ho.*, \$2), freundliche Stadt von 7620 Einw., mit einer *Government Indian Training School*, in der gegen 800 indianische Kinder erzogen werden. Carlisle war Washingtons Hauptquartier während des „Branntweinkrieges“ 1784 und wurde 1863 von Gen. Lee erobert. — Jenseit (63 M.) *Greencastle* kreuzt die Bahn die *Mason and Dixon's Line* (S. 211) und tritt in den Staat *Maryland* („Old Line State“), den nördlichsten der ehem. Sklavenstaaten. — 74 M. **Hagerstown** (173m; *Baldwin*, \$2-3),

im Bürgerkriege viel genannte Stadt von 10118 Einw., am *Antietam*, ist Knotenpunkt von Bahnen nach Washington (S. 224), Harper's Ferry (über Weverton, S. 236) und dem Shenandoah-Thale (R. 66 b). — Bei (81 M.) *Williamsport* ging Gen. Lee auf seinem Rückzuge nach der Schlacht von Gettysburg (S. 213) über den *Potomac*. Man betritt nun *West-Virginien* („Panhandle State"). — 94 M. *Martinsburg* (193m), am *Tuscarora*, Kreuzungspunkt des Baltimore & Ohio Railroad (nach Harper's Ferry, Washington etc.). — 105 M. *Shenandoah Junction*, s. S. 305.

Von Harrisburg nach Reading, 54 M., Eisenbahn in 1½-2 St. — Bedeutendste Zwischenstation ist (26 M.) *Lebanon*. — 54 M. *Reading* s. S. 206.

Von Harrisburg nach Williamsport, 93 M., Northern Central R. R. in 3-3¼ St. Diese Bahn führt am O.-Ufer des Susquehanna aufwärts bis (53 M.) *Sunbury* (S. 206). Von da nach (93 M.) *Williamsport* s. S. 206.

Von Harrisburg nach *Baltimore* s. S. 223.

Jenseit Harrisburg führt die Bahn am l. Ufer des Susquehanna nördl. bis (110 M.) *Rockville*, wo sie nach W. umbiegt und den Fluß auf ¼ St. langer Brücke überschreitet (*Aussicht). Dann wieder in n. Richtung, durch das *Dauphin Gap* (106m). Jenseit (119 M.) *Duncannon* verläßt sie den Susquehanna und tritt l. ansteigend in das Thal des schönen blauen, von Dichtern viel gefeierten *Juniata*.

Die Scenerie des viel gewundenen Flusses, der einen Rücken der Alleghenies nach dem andern durchbricht, ist höchst malerisch; gleichzeitig tritt der ganze geologische Aufbau Pennsylvaniens klar zu Tage (Aussichten meist links). Die Gegend ist voll von Erinnerungen an die Kämpfe der ersten schottisch-irischen Ansiedler mit den Indianern und die Thaten *David Brainerd's* und andrer Missionäre. Ein gewaltiger Kohlen- und Eisenverkehr wird von der Bahn bewältigt und man begegnet oft Kohlenzügen von außerordentlicher Länge.

Bei (137½ M.) *Millerstown* (125m) durch das **Tuscarora Gap*, wo Bahn, Fluß, Straße und Kanal sich durch einen schmalen Engpaß zwängen. Jenseit (154 M.) *Mifflin* tritt die Bahn in die malerischen **Lewiston* oder *Long Narrows*, mit dem Fluß auf einer Seite, Straße und Kanal auf der andern. Die Abhänge der 300m h. Berge sind mit Schiefergeröll bedeckt. — 167 M. *Lewiston* (152m), blühendes Städtchen mit 3273 Einw., an der Mündung des *Kishicoquillas-Thals*. — 191 M. *Mt. Union* liegt am Eingang von **Jack's Narrows* (182m), dem Durchbruch des Flusses durch *Jack's Mt.* — 202 M. **Huntingdon** (*Brunswick*, $2), die größte Stadt am Juniata (5279 Einw.), steht an der Stelle des „stehenden Steins", wo die Indianer Jahrhunderte lang ihre Zusammenkünfte abhielten.

Der *Broad Top Mt. Railroad* führt von hier nach (53 M.) *Bedford*, in der Nähe von *Bedford Springs* (Bedford Springs Ho., $3-4; Arandale, $2-3).

Bei (208 M.) *Petersburg* (207m) verläßt die Bahn den Kanal, der dem Hauptarm des Flusses nach Franktown folgt, und führt am *Kleinen Juniata* hinan. Bei (222 M.) *Tyrone* (276m), am O.-Fuß der Hauptkette der Alleghenies, wendet sie sich scharf nach l. (SW.) und tritt in das *Tuckahoe-Thal*. N.ö. öffnet sich *Bald Eagle Valley*.

Tyrone ist der Verladungsplatz für die großen *Clearfield* Kohlenfelder, die im J. 1889 5 244 500 Tons Pechkohle lieferten. — 3 M. ö. das *Sinking Valley*, mit dem *Sinking Spring*, einem merkwürdigen unterirdischen Wasserlauf.

237 M. **Altoona** (359m; *Logan Ho.*, $3; *Wopsononock Inn*; *Bahnrestaur.*), betriebsame Stadt von 30337 Einw., von der Penn-

sylvanischen Bahn 1850 gegründet und fast ganz aus Eisenbahnwerkstätten und Arbeiterwohnungen bestehend.

Die Werkstätten bedecken 48 ha, beschäftigen 6500 Arbeiter und liefern jährlich 300 Lokomotiven, 200 Passagierwagen und 5000 Frachtwagen. Einzelne der hier verfertigten Lokomotiven wiegen 125 Tons. — Wer den Übergang über die Alleghenies bei Tage machen will, übernachte hier. Hübsche Aussichten von *Prospect Hill* im S. und *Gospel Hill* im N.

Die Bahn steigt nun zum Rücken der Alleghenies hinan, mit einer Steigung von 27m auf die Meile ($18^0/_{00}$). Bei (242 M.) *Kittaning Point* (486m) beschreibt sie die berühmte ***Hufeisenkurve** (Aussichten links), ein großartiges Werk der Eisenbahntechnik, indem sie zwei Schluchten auf hohem Damm überschreitet und den sie trennenden Bergvorsprung abschneidet. Dann durchbohrt sie den Rücken der Alleghenies, die Wasserscheide zwischen dem atlant. Ocean und Mississippi, mittels eines 1200m l. Tunnels, 658m ü. M. und 64m unter dem Gebirgssattel. — 248 M. *Gallitzin*, am W.-Ende des Tunnels, zu Ehren des Fürsten *Demetrius Gallitzin* († 1840) so benannt, der 40 Jahre lang in dieser Gegend als Missionär thätig war.

Der Abstieg am W.-Abhang des Gebirges ist weniger steil. — 252 M. **Cresson Springs** (614m; *Mountain House*, $4), als Sommerfrische besucht. Coaches gehen von hier nach *Loretto*, einer Gründung des Fürsten Gallitzin (s. oben). — Nun am obern *Conemaugh* abwärts; die Landschaft wird anmutiger. Vielfache Spuren des alten *Portage Railroad* sind sichtbar, der früher den Verkehr über die Alleghenies mittels einer Reihe schiefer Ebenen vermittelte, die an ihren Enden mit Kanälen in Verbindung standen. — Bei (269 M.) *Mineral Point* (431m) über den Conemaugh. *Conemaugh Lake* (444m), bekannt durch das furchtbare Unglück von 1889 (s. unten), liegt unweit l. — 273 M. *Conemaugh* (388m).

276 M. **Johnstown** (361m; *Morrell Ho.*, $$2^1/_2$), mit Eisenwerken und Hohöfen, am Zusammenfluß des Conemaugh und *Stony Creek*, wurde 1791 von einem Deutschen, Joseph Jahns, gegründet. Die Stadt hat (1890) 21 805 Einw. und die Folgen der Überschwemmung von 1889 sind größtenteils überwunden. Die großartigen **Cambria Steel Works*, an der N.-Seite des Flusses, wurden 1889 zum Teil zerstört, aber seitdem hergestellt und beschäftigen wieder 8000 Arbeiter.

Ein Blick auf die tiefen engen Thäler, an deren Vereinigung die Stadt zwischen steilen Uferhöhen liegt, läßt die Möglichkeit der furchtbaren Katastrophe, von der Johnstown am 31. Mai 1889 heimgesucht wurde, nur zu erklärlich erscheinen. *Conemaugh Lake* (s. oben), $2^1/_2$ M. lang und $1^1/_2$ M. br., war als Fischgrund von einem Pittsburger Angelklub gepachtet; sein Wasser wurde von einem Damm aufgestaut, der 300m lang, 33m hoch, an der Basis 27m und an seiner Krone $7{,}6$m dick war. Anhaltender heftiger Regen füllte den See bis zum Überfließen und alle Anstrengungen den Damm zu halten waren vergeblich. Der Durchbruch erfolgte um 3 U. Nm., wo sich sofort eine 90m breite Lücke bildete. Das hervorbrechende Wasser schoß in einer $^1/_2$ M. breiten und 12m h. Masse das Thal hinab, die alles ihr im Wege Stehende fortriß und Johnstown sowie die andern in ihrem Bereich befindlichen Städte und Dörfer vollständig zerstörte. Die Entfernung von 18 M. zwischen dem See und Johnstown wurde in 7 Min. zurückgelegt. Hausträmmer, Bäume, Maschinen, Bahnreste und menschliche Körper stauten sich an der massiven Eisenbahnbrücke unterhalb Johnstown

und fingen bald Feuer, wobei vermutlich einige hundert in den halbzerstörten Häusern eingesargte Personen verbrannten. Die Zahl der Toten wurde auf 2280-5000 geschätzt, und der Wert des zerstörten Eigentums betrug mindestens $10000000.

Die Bahn führt am l. Ufer des Conemaugh abwärts. 295 M. *Bolivar* (313m) liegt am Eingang der schönen **Packsaddle Narrows*, wo der Fluß die *Chestnut Range* durchbricht, den westlichsten Rücken der Alleghenies, die hier 360m hoch aufragen. Bei (300 M.) *Blairsville Intersection* (340m) teilt sich die Bahn; die Hauptlinie verläßt den Conemaugh und führt direkt nach Pittsburg, während der r. Zweig über *Blairsville* nach *Allegheny City* (S. 216) geht.

Die Gegend, welche die Bahn vor Pittsburg durchschneidet, ist ein wahres „Schwarzes Land“, voll von Kohlengruben, Koksöfen und Schmelzhütten. 313 M. *Latrobe;* 322 M. *Greensburg* (332m). Die Bahn tritt an den *Monongahela* bei (343 M.) *Braddock* (8561 Einw.), dem Schauplatz der Niederlage des General Braddock 1755 auf seiner Expedition gegen Fort Duquesne (S. 216). Hier befinden sich jetzt die großen *Edgar Thomson Steel Works* (S. 216). — 345 M. *Wilkinsburg*, mit zwei großen Versorgungshäusern für alte Leute.

354 M. *Pittsburg*, s. S. 214.

36. Gettysburg.

Gettysburg ist von New York mit dem Pennsylvania oder dem Reading R. R. in 7½ St. zu erreichen (Fahrpreis $6.50), von Philadelphia auf den gleichen Linien in 5 St. (vgl. S. 208; $4), und von Washington über Baltimore in 6⅔ St. mit dem Western Maryland oder dem Northern Central R. R. (vgl. S. 223).

Gettysburg (*Eagle*, $2-3; *McClellan Ho.*, $1½-2), mit (1890) 3221 E., liegt c. 40 M. s.ö. von *Harrisburg* (S. 208) und 7 M. n. von der Grenze zwischen Pennsylvanien und Maryland, der vielgenannten *Mason and Dixon's Line*, die vor dem Kriege das N.-Ende der Sklaverei bezeichnete. Hier wurde am 1.-3. Juli 1863 die blutige Schlacht geschlagen, die als die wichtigste des Bürgerkrieges und der Wendepunkt der Rebellion angesehen wird.

Das Schlachtfeld ist c. 25 Sq.-M. groß und liegt hauptsächlich im S. und W. der Stadt. Zwei parallele Hügelketten begrenzen die Ebene, in der Gettysburg liegt. Der lange *Seminary Ridge*, nach dem auf ihm stehenden luther. Seminar benannt, zieht sich 1 M. w. von der Stadt von N. nach S., während im S. der Stadt, vom Seminary Ridge durch ein 1 M. breites Thal getrennt, sich der *Cemetery Ridge* erhebt. Letzterer hat die Gestalt eines nach O. umgebogenen Angelhakens, an dessen Biegung der Dorffriedhof liegt; die ö. Spitze bildet *Culp's Hill*, während am Ende des langen Stiels c. 3 M. von Gettysburg zwei bewaldete Felshügel aufragen, der *Little Round Top* und *Big Round Top*. Diese Höhen mit den dazwischen liegenden Thälern waren der Schauplatz des Kampfes, in dem sich die Generale *George Gordon Meade* an der Spitze der Unionstruppen und *Robert Edward Lee* an der der Konföderierten gegenüberstanden.

Nach ihrem Siege bei Chancellorsville im Mai 1863 beschlossen die Konföderierten den Krieg in Feindesland zu tragen. *Lee* zog fast 90000 Mann bei Culpeper (Va.) zusammen, dabei Gen. Stuart's Kavalerie-Corps von 10000 Mann. Die Unionsarmee unter *Hooker* stand am Rappahannock gegenüber von *Fredericksburg* (S. 294), 150 M. südl. von Gettysburg. Lee marschierte am 22.-25. Juni über den Potomac nach N. ab; Hooker, der

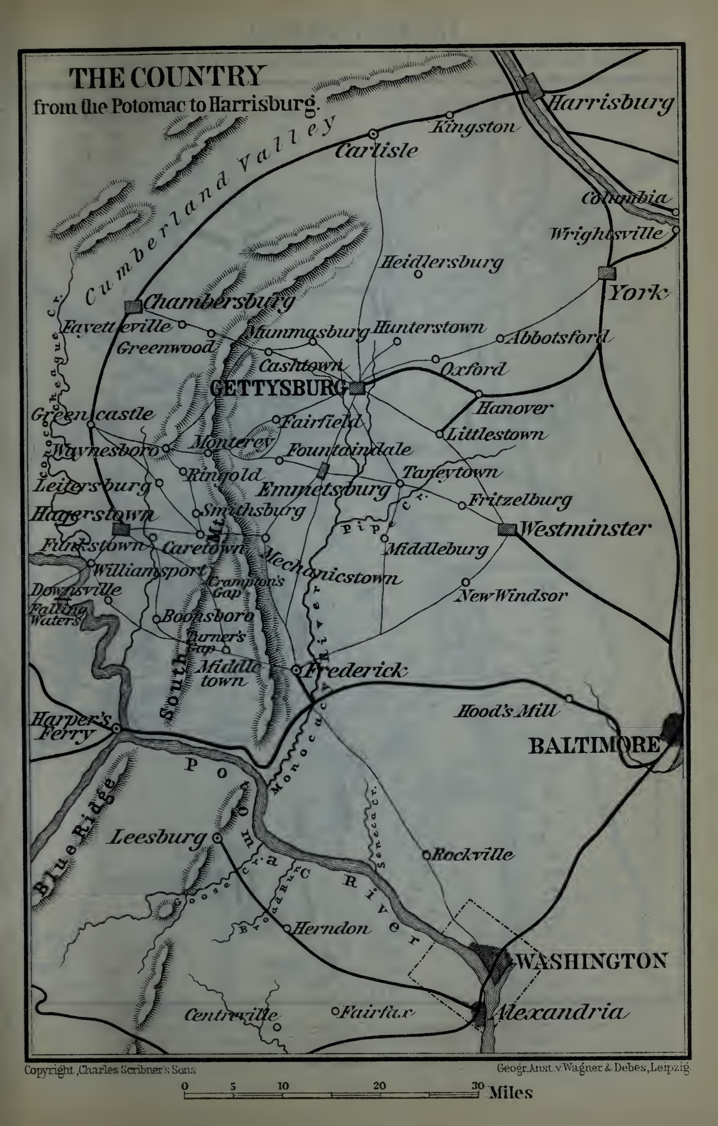
seinen Abzug zu spät erfuhr, folgte ihm nach einigen Tagen, legte aber, als ihm die Bundesregierung die von ihm verlangte Verstärkung von 10000 Mann durch die Garnison von Harper's Ferry (S. 236) verweigerte, das Kommando nieder und wurde am 28. Juni durch *Meade* ersetzt. Die Konföderierten konzentrierten sich in *Hagerstown* (S. 208) im *Cumberland Valley*, überschwemmten das ganze Land bis zum *Susquehanna* (S. 208) und *Ewell* mit Lee's Avantgarde rückte bis *Carlisle* (S. 208) vor und bedrohte *Harrisburg* (S. 208). Ihre Hauptmacht stand ohne Gegner bei *Chambersburg*. Als Lee seine Verfolgung durch die Bundestruppen erfuhr, beschloß er ihnen entgegenzutreten und dirigierte seine gesamte Streitmacht von N. und O. her nach Gettysburg. Meade's Kavalerie-Avantgarde unter Buford erreichte Gettysburg am 30. Juni vor den Konföderierten, während sich seine Armee rückwärts 60 M. weit bis zum Potomac auseinanderzog. Als er Lee's geänderte Taktik erfuhr, beschloß er seine Armee zunächst in einer starken Stellung auf den *Pipe Creek Hills* in Maryland, c. 15 M. südl. von Gettysburg zu konzentrieren. So ging der Schlacht auf beiden Seiten eine Konzentrationsbewegung voraus.

Die Schlacht begann am 1. Juli, indem die Unions-Kavalerie im W. und N. von Gettysburg mit der durch die Bergpässe des *South Mountain* (S. 208) vorrückenden Avantgarde der Konföderierten handgemein wurde. Die Kavalerie war zuerst siegreich, wurde aber bald durch überlegene Massen erdrückt und mit ihrer Infanteriebedeckung unter Gen. *Reynolds*, welcher fiel, durch Gettysburg bis zum Friedhof und Culp's Hill zurückgetrieben, wo sie von frischen Truppen aufgenommen wurde. Meade, der daran war sich in Pipe Creek zu befestigen, übertrug, als er Reynolds' Niederlage und Tod erfuhr, das Kommando an *Hancock*, der sich für den Cemetery Ridge als Kampfplatz entschied. *Ewell* hatte unterdessen seinen l. Flügel ö. von Culp's Hill vorgestreckt und Gettysburg besetzt, doch fand kein weiterer Kampf statt. In der Nacht zogen beide Parteien ihre Streitkräfte heran.

Am Morgen des zweiten Tages standen sich die Armeen in Schlachtordnung gegenüber, die Unionstruppen längs des Cemetery Ridge, die Konföderierten im W. auf dem Seminary Ridge, sowie im N. durch Gettysburg hindurch bis ö. von Culp's Hill. Lee eröffnete den Angriff, indem er *Longstreet* gegen die beiden Round Tops vorschickte, die aber nach blutigem Kampfe im Besitz der Unionstruppen blieben. *Sickles*, der die Linie südl. vom Little Round Top hielt, wollte seine Stellung verbessern, indem er 1/2 M. gegen den Seminary Ridge vorrückte, wurde aber, von vorn und in der Flanke angegriffen, in blutigem Handgemenge (namentlich in dem vielgenannten „Peach Orchard") bis auf das „Weizenfeld" zurückgetrieben und verlor, selbst schwer verwundet, den größten Teil seiner Mannschaften.

Ewell unternahm dann einen wütenden Angriff von Gettysburg her auf den Friedhof und Culp's Hill mit den „Louisiana Tigern" und andern Truppen und setzte sich dort fest, obschon ihm die Verteidiger mit ihrem Geschütz schwere Verluste beibrachten. Nachdem die Unionsgeschütze auf Little Round Top das „Weizenfeld" schließlich gesäubert hatten, trat Ruhe ein; Lee, von seinen teilweisen Erfolgen gehoben, beschloß den Angriff am nächsten Morgen zu erneuern.

Am dritten und letzten Tage eröffnete Gen. Meade den Kampf, indem er in der Morgenfrühe Ewell's Truppen von Culp's Hill vertrieb. Lee erfuhr dies nicht, sondern stand unter dem Eindruck, daß das Centrum und der rechte Flügel der Unionstruppen am vorigen Tage erheblich geschwächt und einem Frontangriff, der durch einen Kavalerieangriff von der Rückseite her unterstützt werden sollte, nicht gewachsen seien. Um Stuart mit seiner Kavalerie zu der Umgehungs-Bewegung Zeit zu lassen, wurde der Angriff auf den Nachmittag verschoben. Auf jeder Seite wurden während des Morgens Geschütze in Position gebracht; Lee hatte 120 längs des Seminary Ridge, Meade 80 auf dem Friedhof und längs eines niedern unregelmäßigen Steinwalls an der Straße von Gettysburg nach Taneytown. Um 1 U. Nm. eröffneten die Konföderierten das Feuer und der furchtbarste Artilleriekampf des Krieges folgte über das zwischenliegende Thal hinweg. Nach einer Kanonade von 2 St. befahl Lee seinen berühmten Angriff, und Gen. *Pickett* rückte mit 14000 Mann in Brigadefront quer durch das Thal vor. Die Kolonne hatte eine Meile im Geschwindschritt



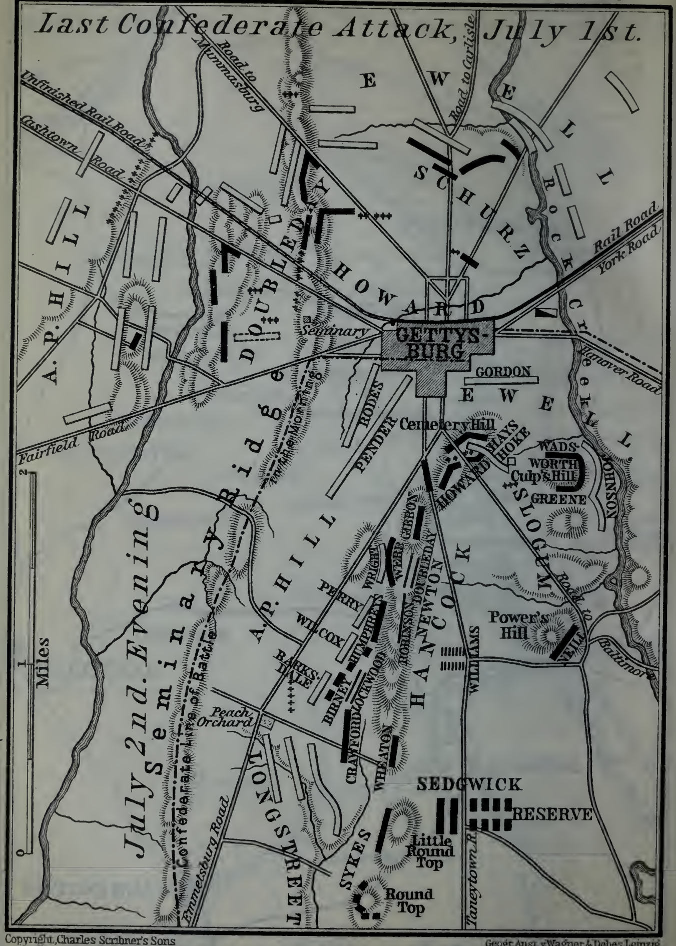
Copyright, Charles Scribner's Sons

Geogr. Anst. v. Wagner & Debes, Leipzig.

0 5 10 20 30 Miles

GETTYSBURG

Final Attack of the First Day, and Battle of the Second Day.



Geogr. Anst. v. Wagner & Debes, Leipzig

The first day's battle is represented north of the Fairfield and Hanover roads. The second day's battle south of the same roads.

▬ *Union troops* ▭ *Confederate troops.*

zurückzulegen, aber bevor sie den halben Weg hinter sich hatte, waren alle Unionsgeschütze auf sie gerichtet. Der Angriff richtete sich auf eine schirmförmige Baumgruppe an einer Einsenkung des Cemetery Ridge, wo ein Steinwall eine Ecke nach außen bildete, den berühmten „Bloody Angle". Hancock befehligte diesen Teil der Unionslinie. Die Kartätschen der Unionsgeschütze rissen blutige Furchen in Pickett's Reihen, und als die Kolonne auf 300m herangekommen war, wurde Gewehrfeuer mit furchtbarem Erfolge eröffnet. Tausende fielen, die Brigaden lösten sich in Unordnung auf, aber die Spitze unter Gen. Armistead drang durch und etwa 150 Mann sprangen über die Steinmauer um die feindlichen Geschütze zu nehmen. Ein blutiges Handgemenge folgte; Armistead fiel, Webb und Hancock wurden verwundet, aber das Ende war die vollständige Niederlage der Konföderirten: nicht der vierte Teil der tapfern, aus der Blüte der virginischen Truppen zusammengesetzten Schar entkam. Stuart's Kavalerie konnte nicht mitwirken, da sie unerwartet 4 M. ö. von Gettysburg auf die Unions-Kavalerie stieß und der darauf folgende Kampf ihr rechtzeitiges Eintreffen hinderte. Nach Pickett's Zurückweichen folgte ein allgemeines Vorrücken der Unionstruppen, das die Schlacht beendete. In der Nacht befahl Lee den Rückzug und am nächsten Tage zogen sich die Konföderierten, begünstigt durch starken Regen wie er häufig auf große Schlachten folgt, durch die Bergpässe nach Hagerstown und darauf über den Potomac zurück. An 80000 Mann waren auf jeder Seite am Kampfe beteiligt; die Konföderierten verloren 2592 Tote, 12709 Verwundete und 7467 Gefangene (Gesamtverlust 23768 Mann); die Unionsarmee 3072 Tote, 14497 Verwundete und 5434 Gefangene (zusammen 23003 Mann).

Das Schlachtfeld ist jetzt mit Denkmälern (fast 400) verschiedenster Art, in Bronze, Marmor, Granit etc. bedeckt und alle denkwürdigen Punkte durch Inschriften genau bezeichnet. Man beginnt die Besichtigung am besten mit einem Ausflug nach dem W. und N. der Stadt, dem Kampfplatz des ersten Tages. Interessanter ist das Schlachtfeld des zweiten und dritten Tages im S. von Gettysburg. Auf dem abgerundeten Friedhofshügel erheben sich zahlreiche Denkmäler; hier liegt auch neben dem kleinen Dorffriedhof der im Nov. 1863 geweihte *Nationalfriedhof*, 7 ha groß, mit den Gräbern von 3572 Soldaten, darunter mehr als 1000 unbekannte Tote, überragt von einem schönen Schlachtdenkmal mit der Statue der Freiheit, am Sockel die Figuren des Krieges, der Geschichte, des Friedens und Überflusses. Vom Friedhof erblickt man jenseit des Thals 1 M. w. das luther. Seminar, das Centrum der konföderierten Linie. Im SO. liegt Culp's Hill, mit Steinblöcken überstreut und mit Bäumen bewachsen, die noch die Spuren des Kampfes zeigen. Die Straße nach Emmettsburg führt das Thal hinab, indem sie sich von der Unionslinie allmählich entfernt und die Felder durchkreuzt, auf denen am 2. und 3. Tage gekämpft wurde. Viele Denkmäler umsäumen die Straße, darunter einige vortreffliche. Im *Peach Orchard*, wo die Linie scharf rückwärts umbiegt, werden an Stelle der eingehenden alten Bäume stets neue gepflanzt. Das „Weizenfeld" längs der Straße ist jetzt Wiese. Weiter gelangt man zum *Devil's Den*, einer von einem Bach durchflossenen Felsschlucht am Fuße der l. aufragenden *Round Tops*. Die schräg abfallenden Felder oberhalb des Den heißen das *Valley of Death*. Auf *Big Round Top* (3 M. s. von Gettysburg), auf steilem Pfade zu ersteigen, steht ein Aussichtsturm mit gutem Überblick des Schlachtfeldes. Die Round Tops sind wie zur Zeit der Schlacht mit Bäumen bewachsen; Kanonen bezeichnen die Stelle der Batterieen. Nicht weit davon entfernt ist der *Bloody Angle* (s. oben), mit den noch erhaltenen Steinmauern und der kleinen schirmförmigen Baumgruppe. Ein mächtiger aus Neu-England hergebrachter Konglomeratblock wurde vom 20. Massachusetts-Regiment, dessen Oberst Paul Revere in der Schlacht fiel, als Denkmal hier aufgestellt. Man durchschreitet nun das Thal und kehrt längs der konföderierten Aufstellung auf dem Seminary Ridge nach N. zurück, bis man im W. von Gettysburg das Schlachtfeld des 1. Tages erreicht. Ein einfacher Granitstein bezeichnet den Ort wo Reynolds fiel; unweit davon oberhalb der Bahn erhebt der „Massachusetts-Fahnenträger" (S. 123) die Fahne des 13. Massachusetts-Regiments, an der Stelle, wo er beim Beginn der Schlacht tödlich getroffen niedersank.

37. Pittsburg.

Hotels. Monongahela (Pl. a; C 3), am untern Ende von Smithfield Str. gut gelegen, wird gelobt, $3-6; Anderson (Pl. b; C 3), in centraler Lage, aber etwas unruhig, $3-5; *Duquesne (Pl. c; C 3), Smithfield Str., Z. von $1½; Schlosser (Pl. d; C 3), Z. von $1; Central (Pl. e; C 3); St. Charles (Pl. f; C 3); Seventh Avenue (Pl. g; D 3), $2-3.

Restaurants. Hotel Duquesne, Schlosser (s. oben); Hagan, 607 Smithfield Str.; Newell, 99 Fifth Ave.; Reineman, 505 Wood Str., für Herren.

Bahnhöfe. Die wichtigsten sind das *Union Depot* (Pl. D 3) des Pennsylvania R. R., für Züge nach Chicago, Cincinnati, St. Louis, New York etc., und die *Monongahela Station* (Pl. C 4), für die Baltimore & Ohio Linien. — Pittsburg hat *östliche* Zeit, aber Züge nach dem W. fahren nach *mittlerer* Zeit ab. So geht z. B. ein fahrplanmäßig um 11 U. Ab. nach Chicago abgehender Zug nach den Hoteluhren um Mitternacht ab.

Tramways (elektrische, Kabel- und Pferdebahnen) führen durch die Hauptstraßen und nach den Vorstädten.

Inclined Railways (im ganzen 10), eine charakteristische Einrichtung von Pittsburg, führen nach verschiedenen Punkten auf den die Stadt umgebenden Höhen.

Theater. *Opera House* (Pl. C 3), Fifth Ave.; *Bijou Theatre* (Pl. C 3), 6th Str.

Post Office (Pl. C 3), Smithfield Str., Ecke 4th Avenue.

Pittsburg (227m), die zweite Stadt Pennsylvaniens und eine der wichtigsten Fabrikstädte der Verein. Staaten, liegt auf einer Landzunge zwischen dem *Monongahela* und dem *Allegheny*, die durch ihre Vereinigung den *Ohio* bilden, sowie auf einem Landstreifen an der S.-Seite des Monongahela. Die Schwesterstadt *Allegheny City* liegt am N.-Ufer des Allegheny und erstreckt sich bis zum Ohio hinab. Pittsburg hatte im J. 1890 238607, Allegheny City 105387 Einw. Beide Städte bilden, obschon unter gesonderter städtischer Verwaltung, thatsächlich und für alle praktischen Zwecke nur eine einzige Stadt. Die Spitze der Halbinsel sowie die unmittelbaren Flußufer sind flach, doch steigt die Landzunge nach ihrer Wurzel hin rasch an und zwischen den Flüssen und den steilen Höhen auf der S.-Seite des Monongahela und der N.-Seite des Allegheny finden sich nur schmale Streifen ebenen Terrains. Die Wohnhäuser liegen größtenteils auf den Höhen von Pittsburg im W. und von Allegheny im N. Das ganze Delta und die Flußufer sind von industriellen Etablissements eingenommen und gewöhnlich von einer dichten schwarzen Rauchwolke überlagert. Zahlreiche Brücken führen über die beiden Flüsse.

Pittsburg nimmt die Stelle des franz. *Fort Duquesne* ein, das 1754 erbaut und beim Anmarsch des General Forbes 1758 geräumt wurde. An seine Stelle trat das britische *Fort Pitt* (S. 216) und die Anlage der Stadt begann ungefähr im J. 1765. Sie gewann durch ihre günstige Lage bald Bedeutung als Handelsplatz mit den Indianern; aber ihr Emporblühen verdankt die „Eisenstadt" dem Umstande, daß sie inmitten eines der reichsten Eisen- und Kohlenbezirke der Welt liegt (die vier Pittsburg zunächst umgebenden Grafschaften lieferten im J. 1889 20600000 Tons Kohlen). Pittsburg liegt zugleich in der Mitte des Naturgas-Bezirks (s. unten), dessen Verwendung als Brennmaterial für die Entwicklung der Industrie ein mächtiger Hebel war. Das Eisenerz, wovon die Pittsburger Hochöfen und Fabriken 1892 2500000 Tons verarbeiteten, kommt hauptsächlich vom Lake Superior (S. 267). Die Ölfelder von Pennsylvanien, New York, W. Virginia und Ohio




PITTSBURG
and
ALLEGHENY.
Ohio R.
Union Bridge
Point Bridge
Exposition
West Carson Street
Phipps Conservatory
City Hall
Carnegie Libr.
Soldiers Mon.
Uniondale Cemetery
Rail Road Shops
Pittsb. & Western R.R. Depot
Baltimore & Ohio R.R. Depot
Pittsburg & Lake Erie R.R. Depot
Monongahela Bridge
Suspension Bridge
Northside Bridge
Bijou Theatre
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig.
0 500 1000 2000 3000 Feet


D
E
F
Herrs Island
Herrs Sta.
Basins
16th St. Bridge
River
Union Sta.
Water Works
Basin
Lawrenceville Sta.
Riverside Penit.y
Schenley Park
P I T T S B U R G
5th Av. Market
Mercy Hospital
Birmingham Sta.
First Lock
Dam
Birmingham Br.
Soho Sta.
1
2
3
4
D B I R M I E N G H A M F
Mètres



liegen hauptsächlich im Becken des Allegheny und Ohio-Flusses n.ö., s. und s.w. von Pittsburg (S. 217) und lieferten 1891 37423347 Barrels (Fässer) Petroleum. Die Haupterzeugnisse Pittsburgs sind Eisen, Stahl und Glas (s. unten u. S. 216).

Natürliches Gas ist ein gasförmiges Glied der Paraffinklasse und besteht hauptsächlich aus Sumpfgas, dem gefürchteten „schlagenden Wetter" der Bergleute. Es entsteht durch die Zersetzung animalischer oder vegetabilischer Substanzen und lagert zusammengepreßt unter Felsschichten, durch deren Durchbohrung es frei wird. In der Regel ist es fast geruchlos. Die Existenz des Naturgases war in Amerika seit mehr als 100 Jahren bekannt, doch wurde es zu technischen Zwecken zuerst im J. 1821 benutzt, wo die Stadt Fredonia im Staate New York mit dem Produkt eines kleinen Gasbrunnens erleuchtet wurde. Seine Verwendung zur Eisenfabrikation in West-Pennsylvanien begann 1875 in den Fabriken von *Etna Borough*, 6 M. von Pittsburg. In Pittsburg selbst wurde es zuerst 1886 benutzt, wo das Gas von der Haymaker Well in *Murrysville*, dem Hauptbezugsort für Pittsburg, 19 M. weit in Röhren nach der Stadt geleitet wurde. Der jährliche Verbrauch von Naturgas in Pittsburg beläuft sich gegenwärtig auf annähernd 50000 Millionen Kubikfuß (1400 Mill. Kb.-Meter), wovon etwa zwei Drittel für häusliche Zwecke und ein Drittel für Fabriken Verwendung finden. Der Preis ist 20-22½ c. per 100 Kubikfuß für Privatkonsumenten und 15 c. für Fabriken. Der Gasvorrat nimmt erwiesenermaßen allmählich ab und der Preis ist für die Walzwerke bereits zu hoch, die zu Kohlen- und andern Brenngasarten zurückkehren. Die Leuchtkraft des natürlichen Gases ist gering. Ungefähr 1200 M. Röhren leiten das Gas in c. 15 verschiedenen Linien nach Pittsburg. Der Luftdruck an den Bohrlöchern ist durchschnittlich 100 Fuß auf den Quadratzoll, steigert sich aber manchmal bis auf 700 Fuß. Als Brennmaterial entsprechen 12 Kubikfuß Gas einem Pfund Kohlen. Die Bohrmethode auf Gas ist der auf Petroleum ähnlich. Wer einen Gasbrunnen zu sehen wünscht (nicht besonders interessant), wende sich an die Office der *Philadelphia Co.*, Ecke von Penn Ave. und 9th Str.

Die von *Liberty Avenue* bei der *Union Station* (Pl. D 3) abzweigende SMITHFIELD STREET (Pl. C 3) führt zum Monongahela-Flusse, und es ist anzuraten dieser Straße bis zur (½ M.) Brücke zu folgen (Tramway) und hinüberzugehen, um den Blick auf die Stadt von den *Washington Heights* zu gewinnen. In Smithfield Str. r. die **City Hall** (Pl. C 3), an deren Treppe eine Inschrifttafel von Fort Pitt (S. 214) mit der Jahrzahl 1764 eingemauert ist. Etwas weiter, l., das stattliche neue *Postamt* (Pl. C 3). An der Brücke r. das *Monongahela Hotel* (S. 214), l. die *Baltimore & Ohio Station* (Pl. C 4; S. 214).

Die *Monongahela-Brücke* (Pl. C 4; Zoll 1 c.) überschreitend, ersteigt man die Höhe des *Mt. Washington* (112m) auf einem der drei *Inclined Railways* (5 c.), die von hier hinaufführen. Diese interessanten, auf den ersten Blick etwas befremdlichen Beförderungsmittel sind mit Drahtseil (nicht Zahnrad)-Betrieb versehen und befördern sowohl Pferde und Wagen wie Personen.

Die *Aussicht von oben auf die gewerbreichen Städte Pittsburg und Allegheny, die drei Flüsse und die sie umgebenden Hügel, alle mehr oder weniger in Rauch gehüllt, ist großartig und malerisch. Nachts, wenn der kalte Glanz des elektrischen Lichts mit dem düstern Schein der Hohöfen und Schmelzhütten wetteifert, ist das Bild noch eindrucksvoller und fesselnder.

Wer Zeit hat, mag von der Brücke l. *Carson Str.* (Pl. C D 4; elektr. Trambahn) bis *S. 10th Str.* (Pl. D 4) hinauffahren und die Glasfabrik von *Macbeth & Co* (wöchentlich 40-50000 Dutzend Lampencylinder) oder die *United States Glass Works* (Tafelglas) besuchen.

Das schönste Gebäude in Pittsburg ist das ***Allegheny County**

Court House (Pl. C D 3) in Grant Str., ein glänzender Bau im roman. Stil von *H. H. Richardson*, 1888 mit einem Aufwand von $2500000 vollendet. Das wuchtige *Gefängnis* ist mit dem Gerichtsgebäude durch eine schöne steinerne Brücke verbunden. Der 97m h. Hauptturm bietet eine prächtige *Aussicht. Die drei Eingänge an der Hauptfassade erscheinen im Verhältnis etwas zu niedrig. — Nahe beim Court House die röm.-kath. *Kathedrale St. Paul* (Pl. C 3).

Der einzige Überrest von Fort Pitt (S. 214) ist ein altes verfallenes *Blockhaus* (Pl. B 3) in Fort Str., bei Point Bridge, das einer der Straßenjungen aus der Nachbarschaft zeigen wird (soll hergestellt werden). Dicht dabei, am Alleghenyflusse, die *Exposition Buildings* (Pl. B 3), wo jährlich Ausstellungen stattfinden. — Sonst sind noch zu nennen die *Pittsburg Library*, 613 Penn Ave.; die *Deutsche Nationalbank; die National Bank of Commerce;* der *Duquesne Club; Trinity Church*, Sixth Ave.; die neue *Carnegie Library*, Forbes Str.; und die *Schule der Ursulinerinnen*, Fifth Avenue.

Um die freundlichen Stadtteile auf den Hügeln mit ihren hübschen Wohnhäusern kennenzulernen, besteige man einen *Highland Avenue Electric Car*, steige an der obern Endstation aus (von wo der Wagen auf einer andern Route zur Stadt zurückfährt) und gehe hinauf zum (1/2 M.) *Highland Park*, mit den städtischen Wasser-Reservoirs und schöner Aussicht, besonders auf den Allegheny. Auch *Schenley Park* verdient einen Besuch.

Niemand verlasse Pittsburg ohne eines der großen Eisen- und Stahlwerke zu besuchen, die seinen Weltruf begründet haben. Zu den bekanntesten gehören *Edgar Thomson Steel Works*, die *Homestead Steel Works*, die *Jones & Laughlins Works*, die *Oliver Iron & Steel Co.*, die *Crescent Steel Works* und die *Keystone Bridge Co.*

Wer die beiden erstgenannten Werke zu besichtigen wünscht, wendet sich um eine Eintrittskarte an die Office der Carnegie Steel Co., 42 und 48 Fifth Ave. (Pl. C 3). Der Besuch erfordert mindestens 1/2 Tag. Am besten fährt man nach *Bessemer*, am Pennsylvania R. R. (Union Station) und besucht die *Edgar Thomson Works* (S. 211); von da mit dem Baltimore & Ohio R. R. nach *Salt Works* (10 c.); mit Fähre (5 c.) über den Fluß nach *Munhall;* zu Fuß nach den (3/4 M.) *Homestead Works* und mit dem Pennsylvania R. R. nach Pittsburg zurück. Die **Edgar Thomson Works** erzeugen hauptsächlich Stahlschienen (Jahresproduktion 600000 Tons). Die **Homestead Steel Works** erzeugen jährlich 400000 Tons Stahl und liefern besonders Stahl- und Nickel-Panzerplatten. In beiden Werken wird viel Naturgas verwendet. Die Arbeiterzahl beläuft sich auf 6000 Mann. Die Homestead Works sind in frischer Erinnerung durch den großen Streik von 1892, der schließlich das Aufgebot der Staatsmiliz nötig machte.

Die *American Iron and Steel Works (Jones & Laughlins)* liegen am S.-Ufer des Monongahela, Pittsburg gegenüber. Die *Keystone Bridge Works*, die einige der schönsten Stahlbrücken der Welt geliefert haben, bedecken ein Areal von fast 3ha an der Ecke von 51st Str. und Railroad Str.

Die *Pittsburg Reduction Co.*, in *Kensington* (20 M. von Pittsburg am Allegheny Valley R. R.), erzeugt täglich c. 1000 Pfund reines Aluminium.

Die *Pittsburg Glass Works* sind in *Tarentum*, *Creighton* und *Ford City*, die beiden erstern am Western Pennsylvania Railroad, die letztere am Allegheny Valley R. R. Die *Phoenix Glass Works* sind in *Philippsburg*, am Pittsburg & Erie Railroad.

Allegheny City *(Federal Hotel)*, am N.-Ufer des Allegheny,

bietet dem Besucher wenig. Der Wert seiner Fabrikerzeugnisse belief sich 1890 auf $20500000. Um einen Überblick zu gewinnen, fährt man von 6th Str. (Pl. C 3) mit Tramway über den Fluß, dann durch *Federal Str.* zur *Town Hall* und der ***Carnegie Free Library** (Pl. C 2). Von da s.w. durch Ohio Str., an *St. Peter's Church* vorbei, zum *Park* (Pl. B C 2). L. auf der Höhe ein *Kriegerdenkmal* (Pl. B 2), zu dem man wegen der *Aussicht auf die beiden Städte hinansteige. Fußgänger können auf der andern Seite hinabsteigen und über die alte gedeckte *Union Bridge* (Pl. B 3) nach Pittsburg zurückkehren.

Flußschiffahrt. Durch den Monongahela, Allegheny und Ohio steht den Dampfern von Pittsburg und Allegheny ein binnenländisches Schiffahrtsgebiet von über 20000 M. offen, und Pittsburg ist durch regelmäßige Dampfbootfahrten mit dem 2000 M. entfernten New Orleans verbunden. Der Tonnengehalt der Flußschiffe von Pittsburg (1360000 Tons) soll größer sein als der von New York oder aller Mississippihäfen zusammen. Es beruht dies auf dem enormen Kohlenverkehr; man begegnet nicht selten Schrauben-Schleppdampfern, die Kähne mit einer Gesamtlast von 20000 Tons Kohlen hinter sich haben. — Der *Davis Island Dam* im Ohio, 4 M. unterhalb der Stadt, kostete fast $1000000 und hat eine 158m lange und 38m breite Schleuse.

Eine Dampfbootfahrt den *Monongahela* hinauf bis *Monongahela City* oder *Brownsville* ist sehr zu empfehlen.

Von Pittsburg nach Connellsville, entweder mit dem *S. W. Pennsylvania R. R.* (56 M.) oder dem *Baltimore & Ohio R. R.* (58 M.) in 2-2½ St. — *Connellsville* (Gough Ho., $2), Stadt von 5629 Einw., am *Youghiogheny*, liegt inmitten eines der beiden Haupt-Cokesdistrikte der Welt (der andere ist der von Durham in England). An 6000000 Tons Cokes werden hier jährlich erzeugt.

Von Pittsburg nach Buffalo, 269 M. in 12-14 St. (Allegheny Valley R. R. bis *Oil City*, 132 M.; Western New York & Pennsylvania R. R. von da bis *Buffalo*, 137 M.). Diese Bahn durchschneidet einen der reichsten Petroleumbezirke und führt an zahlreichen in Betrieb befindlichen oder verlassenen Bohrlöchern vorbei. Das Petroleum wird aus den ölhaltigen Schichten vermittelst Schachten von verschiedenem Durchmesser gewonnen, die 30-300m tief abgeteuft werden. Das Erdöl wird nach den großen Reservoirs der Pipe Line Companies durch Röhren geleitet, die oft Hunderte von Meilen lang sind. — Die Bahn folgt anfangs dem *Allegheny River*. — 132 M. **Oil City** (*Arlington*, $3), Stadt von 10932 Einw., ist der Hauptort des Öldistrikts. Alle Vorgänge bei der Gewinnung, Reinigung und Versendung des Öls lassen sich hier beobachten. Im J. 1892 war Oil City der Schauplatz eines furchtbaren Unglücks, das durch die Entzündung eines großen Petroleumteichs herbeigeführt wurde. Das brennende Öl breitete sich über das Wasser des Baches aus, steckte viele Häuser in Brand und verursachte den Verlust zahlreicher Menschenleben. — Weiter durch das Thal des *Oil Creek*, mit vielen verlassenen Ölschachten. 148 M. **Titusville** (*European*, $2), mit 8073 Einw., ist gleichfalls ein bedeutender Ölmarkt. — 175 M. *Corry* (5677 Einw.). — 205 M. *Mayville*, am obern Ende des *Chautauqua Lake* (396m), Knotenpunkt für (4 M.) *Chautauqua* (S. 249). — 219 M. *Brocton* und von da bis (269 M.) *Buffalo*, s. S. 238.

Von Pittsburg nach Erie, 148 M., Pennsylvania Railway in 5¾-6 St. — 25 M. *Rochester* (S. 170); 47 M. *Lawrence Junction*; 92 M. *Jamestown* (S. 249). — 133 M. *Girard* und von da bis (148 M.) *Erie* s. S. 238.

Von Pittsburg nach Cleveland, 150 M., Pennsylvania Railroad in 4½-6½ St. — Diese Bahn zweigt bei (25 M.) *Rochester* von der nach Erie ab. 48 M. *Wellsville;* 93 M. *Alliance;* 124 M. *Hudson.* — 150 M. *Cleveland* s. S. 238.

Von Pittsburg nach Wheeling, 66 M., Eisenbahn in 2¼-2½ St. — *Wheeling* s. S. 238.

Von Pittsburg nach *Columbus* und *Cincinnati* s. S. 235; nach *Chicago* s. S. 235.

38. Von Philadelphia nach Baltimore.

96 M. Pennsylvania Railway in 2-4 St. (Fahrpreis $2.80; Parlor-Car 50c.). Von New York (186 M.) in 4-7 St. ($5.30). — Der *Baltimore & Ohio Railroad* folgt fast der nämlichen Route (gleiche Fahrzeit und Fahrpreise).

Philadelphia (Broad Str. Station) s. S. 187. Die Bahn überschreitet den *Schuylkill* und führt in s.w. Richtung unweit des W.-Ufers des *Delaware* entlang. — $13^1/_2$ M. *Chester* (20226 Einw.), von den Schweden (S. 189) 1643 gegründet. — Zwischen (17 M.) *Linwood* und (19 M.) *Claymont* tritt die Bahn in den Staat *Delaware* („Diamond State"). Dann über den *Brandywine* nach —

27 M. **Wilmington** (*Clayton Ho.*, $3), der bedeutendsten Stadt von Delaware, am Zusammenfluß des Delaware, Brandywine und *Christiana*, mit 61643 Einw. und großen Fabriken, namentlich von Eisen (Diamond State Iron Works u. a.), Wagen, Eisenbahnwaggons, eisernen und hölzernen Schiffen, Schießpulver, Maroquin und anderm Leder und Baumwollzeugen (Gesamtwert 1890 $20500000). Das interessanteste Gebäude der Stadt ist die alte *Schwedenkirche* (r. von der Einfahrt in den Bahnhof), 1698 erbaut an der Stelle der ersten schwedischen Kolonie in Amerika und der ersten dauernden europäischen Niederlassung im Thal des Delaware (1638).

Hübsche Spaziergänge in der als öffentlicher Park angelegten **Schlucht des Brandywine.* Die *Schlacht am Brandywine*, in der Washington im Sept. 1777 von den Engländern geschlagen wurde, fand c. 13 M. n.w. statt.

Von Wilmington nach Cape Charles, 192 M., Eisenbahn in 6 St. Diese Bahn, welche die schmale Halbinsel im O. der Chesapeake Bay durchzieht, wird von den durchgehenden Zügen von New York nach *Old Point Comfort* benutzt (s. S. 300; 11-12 St.); sie versorgt die Städte des Nordens mit Obst und Gemüse und führt durch den berühmten Pfirsichdistrikt von Delaware. Eine schnurgerade 20 M. lange Strecke der Bahn ist angeblich die längste Tangente in den Verein. Staaten. — Von (192 M.) *Cape Charles* fahren Dampfboote nach (24 M.) *Old Point Comfort* (S. 300) und (36 M.) *Norfolk* (S. 299).

Jenseit (39 M.) *Newark* kreuzt die Bahn die *Mason & Dixon's Line* (S. 211) und tritt in den Staat *Maryland* („Old Line State"). Bei (51 M.) *North-East* öffnet sich l. der Blick auf *Chesapeake Bay* (S. 222). Bei (60 M.) *Perryville* und (61 M.) *Havre-de-Grace* über den breiten *Susquehanna*, der hier in die Chesapeake Bay mündet. Weiter über mehrere Arme der Bucht.

96 M. *Baltimore* (Union Station), s. unten.

39. Baltimore.

Bahnhöfe. *Union* oder *Charles Street Station* (Pl. C D 2, 3), für sämtliche Linien des in langen Tunnels unter der Stadt hindurchgeführten Pennsylvania Railroad; *Camden Station* (Pl. C 5, 6), Camden Str., für die Baltimore & Ohio Linien; *Calvert Str. Station* (Pl. D 4), für den Northern Central und Baltimore & Potomac R. R.; *Hillen Str. Station* (Pl. D 4) für den West Maryland R. R.; *North Avenue Station* (Pl. C 2), für Lokalzüge (Baltimore & Lehigh R. R.). — *Cab* zum Hotel jede Person 25 c.

Hotels. *Hôtel Rennert (Pl. a: C 4), Ecke von Saratoga und Liberty Str., Z. von $$1^1/_2$; *Altamont (Pl. b: B 3), auf Eutaw Place gut gelegen, mit Aussicht, $$3-4^1/_2$; *Mt. Vernon (Pl. c: C 4), ruhiges komfortables Haus in centraler Lage, Z. von $1; Eutaw House (Pl. d: C 5),

7
8
A
B
MIDDLE
BRANCH
SOUTH
BALTIMORE
Gwynn's Falls
bt Leipzig.
Druid Hill Park
Druid Lake
Observatory
Park Terrace
Chauncy St.
The Fort
Mount Royal Terrace
Lennox
Mt Royal Reservo
North Avenue
Metres
1
2



BALTIMORE.
1 : 24500
Feet
Metres
Druid Hill Park
Druid Lake
Observatory
OXFORD
HOMESTEAD
Clifton Park
Clifton Lake
Laurel Cemetery
Holy Cross Cemetery
North Avenue
Blind Asylum
North Av. Sta.
Union Station
Greenmount Cemetery
Baltimore Cemetery
Schuetzen Park
Pennsylvania Av. Sta.
Lyceum
Madison Square
Penitentiary
Jail
La Fayette Square
Harlem Square
Johns Hopkins University
Walters Gallery
Peabody Inst.
Calvert St. Station
Billen St. Sta.
Johns Hopkins Hospital
Enoch Pratt Free Library
Lexington Market
Jackson Square
Franklin Square
City Hall
Post Office
Merchants Shot Tower
W. Baltimore St.
E. Baltimore Street
Patterson Park
Union Square
Work Shops
Camden Sta.
Camden Street
Basin
President St. Sta.
City Dock
Carroll Park
Federal Hill Square
HARBOUR
Locust Point
NORTHWEST BRANCH
River-side Park
MIDDLE BRANCH
SOUTH BALTIMORE
Fort Covington
Fort McHenry
PATAPSCO RIVER
Wagner & Debes' Geog. Estab.t Leipzig.

Eutaw Str., $3; St. James (Pl. e: C 4), Ecke von Charles und Centre Str., Z. von $1; Carrollton (Pl. f: D 5), großes Haus in der untern Stadt, von Kaufleuten besucht, $3-4; Albion (Pl. g: C 3), ruhiges Familienhotel; Maltby (Pl. h: C 5) beim Dampfbootwerft; Imperial, Monument Sq., gegenüber der Post Office (Pl. D 5).

Restaurants. Im Hotel Rennert und St. James, s. oben; Dorsey & Thomas, Ecke von Calvert und German Str.; Brawner, 226 E. Baltimore Str.; Women's Exchange, Ecke Charles und Pleasant Str. (für Damen); Boss' Café, 108 E. German Str. (deutsche Biere u. Weine); Green Ho., 12 E. Pratt Str., nicht teuer (diese beiden für Herren); New York Confectionery Store, Lexington Str.

Tramways (5 c.) in den Hauptstraßen und nach den Vorstädten.

Cabs. Innerhalb des von Jones's Falls, Pratt, Carey und Mosher Streets begrenzten Bezirks jede Person 25 c.; darüber hinaus, aber innerhalb des Stadtgebiets, 35 c.; nach der Zeit die Stunde 75 c. Nach Druid Hill Park 1-2 Pers. $ 1½, 3-4 Pers. $ 2. *Hacks* (Zweispänner) 75 c. für 1 Person, jede weitere 25 c., Stunde $ 1½.

Theater. *Academy of Music* (Pl. C 4; S. 220); *Ford's Opera House* (Pl. C 5); *Howard Auditorium* (Pl. C 4); *Holliday Street Theatre* (Pl. D 5) u. a.

Post Office (Pl. D 5), Monument Sq.

Deutscher Konsul; Hr. *G. A. von Lingen*, 5 S. Gray Str.

Baltimore (die „Monumental City"), die größte Stadt von Maryland und einer der großen Seehäfen Amerikas, nimmt eine herrliche Lage an der breiten Mündung des *Patapsco River* ein, 14 M. von der *Chesapeake Bay* (S. 222) und 204 M. vom atlantischen Ocean. Die gut gebaute Stadt wird durch den Bach *Jones's Falls*, gegen den das Terrain auf beiden Seiten scharf abfällt, in zwei fast gleichgroße Hälften geteilt. Im J. 1890 hatte Baltimore 434439 Einw., darunter viele röm. Katholiken. Der röm.-kath. Erzbischof von Baltimore (Kardinal Gibbons) ist Primas der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Baltimore wurde 1729 gegründet und erhielt seinen Namen von den irischen Baronen von Baltimore, denen die Kolonie Maryland verliehen war. Im J. 1780 wurde es als Einfuhrhafen eröffnet und 1796 zur Stadt erhoben. Nach Beendigung des Bürgerkrieges wuchs die Bevölkerung rasch; im Kriege mit Großbritannien 1814 leistete die Stadt einem kombinierten Angriff zu Wasser und zu Lande erfolgreichen Widerstand. In den letzten Jahren wurden mehrere ansehnliche Vororte der Stadt einverleibt, so daß sie jetzt (1893) etwa 500000 Einw. zählt.

Der Gesamtwert der Erzeugnisse von Baltimore belief sich 1890 auf $ 148000000. Es ist Hauptsitz der Konserven-Industrie der Verein. Staaten (jährlich 50000000 Büchsen), wozu die berühmten Austern der Chesapeake Bay und das an ihren Ufern wachsende Obst das Material liefern. Auch Eisen, Stahl und Kupfer werden erzeugt; die Bessemer-Stahlwerke in *Sparrow's Point* (9 M. von Baltimore) haben eine tägliche Leistungsfähigkeit von 2000 Tons. Die Segeltuch-Fabriken in und bei Baltimore beschäftigen 150000 Spindeln, mit 6000 Arbeitern, und liefern Dreiviertel des in den Verein. Staaten erzeugten Segeltuchs. Auch die Backstein-Fabrikation ist sehr bedeutend (jährlich 150 Millionen Stück). Nächst New York ist Baltimore der bedeutendste Kornmarkt der atlantischen Küste; 40-60 Millionen Bushels werden von hier jährlich versendet. Der Wert der Einfuhr von Baltimore war im J. 1891 $ 18270000, der Ausfuhr $ 79500000. Im J. 1890 liefen 1651 Schiffe mit einer Gesamtlast von 2127247 Tons ein und aus.

Wir beginnen unsre Wanderung von Mt. Vernon Place (Pl. C 4), einem kleinen Platze mit hübschen Anlagen, in dessen Mitte sich das **Washington Monument** erhebt, eine 40m hohe, von einem Kolossalstandbilde Washingtons gekrönte Säule, auf 10m h. Unterbau. Die *Aussicht von der Spitze (von 9 U. Vm. bis zum Abend zugänglich; 15 c.) gewährt die beste Orientierung über die Stadt.

Die Säule steht an der Kreuzung der von N. nach S. laufenden Charles Str. (S. 221) und der von O. nach W. laufenden Monument Str. Im S. liegt der Hafen. Das dunkelgraue Gebäude ö., gleich jenseit der Eisenbahn, ist das Gefängnis (Jail). Johns Hopkins Hospital (S. 221) tritt ö. hervor.

Auf dem Square stehen ferner Bronzefiguren des Friedens und Krieges, der Kraft und des Gesetzes, sowie ein Löwe von *Barye* (S. 221); eine Statue des Oberrichters Taney (S. 223), von *Rinehart;* ein Standbild Peabody's (s. unten) von *Story* (Wiederholung des Londoner Standbildes), und eine Figur der Tapferkeit von *Dubois.*

An der NO.-Seite des Square die hübsche *Mt. Vernon Methodist Episcopal Church* (Pl. C 4). An der SO.-Seite das ***Peabody Institute,** von *G. Peabody* (S. 81) zur Förderung wissenschaftlicher und künstlerischer Ausbildung gegründet.

Die *Bibliothek* (9 Vm.-10.30 Nm. geöffnet) im Erdgeschoß enthält 110000 ausgewählte Werke und hat einen großen und schönen Lesesaal.

Die **Art Gallery** (10-4; Katalog 15 c.), im ersten Stock, enthält Sammlungen von Gipsabgüssen, amerikan. Bildern etc. Die **Rinehart Collection* besteht aus Abgüssen (Nr. 116-139, 163-182) der Werke des aus Maryland stammenden Bildhauers *William H. Rinehart* (1825-74). Nr. 106 (Clytia) ist ein Originalwerk des Meisters.

Das Institut umfaßt auch ein *Konservatorium der Musik.*

An der SW.-Seite des Square (Nr. 5) das Haus des *Mr. W. F. Walters*, mit der berühmten ***Walters Collection,** einer der kostbarsten Privat-Kunstsammlungen in Amerika (im Febr. und März am Mittwoch, im April Mi. und Sa. dem Publikum geöffnet; Eintrittskarten zu 50 c., zum Besten der Armen, im Mt. Vernon u. a. Hotels; auch 1113 Pennsylvania Ave., Washington).

Die **Gemäldegalerie** (250), in einem schönen Oberlichtsaal, besteht hauptsächlich aus Meisterwerken moderner französischer Maler und zeichnet sich durch ihre durchweg ausgesuchten Stücke besonders aus. Hervorzuheben: 8. *Charles Gleyre* (1804-74), verlorne Illusionen; 12. *Alma Tadema*, Triumph des Titus; *13. *J. B. Corot* (1796-1875), h. Sebastian (großes Bild, 2,4×1,2m); 19. *Briton Rivière*, Syrien (die Nachtwache); 24. *Gilbert Stuart* (1755-1828), George Washington; *32. *Alma Tadema*, Sappho; *46. *Mariano Fortuny* (1838-74), indische Schlangenzauberer; *48. *H. Leys* (1815-69), Edikt Karls V.; 58. *C. Troyon* (1810-65), Kühe an der Tränke; *60. *Millet* (1814-75), Kartoffelernte; 63. *Gérôme*, christliche Märtyrer in der Arena; *74. *Eug. Delacroix* (1798-1863), Kreuzigung; *85. *Paul Delaroche* (1797-1856), „Hémycicle du Palais des Beaux-Arts", eine verkleinerte Wiederholung des Wandgemäldes im Palais des Beaux-Arts zu Paris, mit Bildnissen berühmter Künstler und allegor. Figuren der Kunst etc.; 86. *E. van Marcke* († 1891), vor dem Gewitter; 92. *J. J. Henner*, Nymphe; 101. *Horace Vernet* (1789-1866), ital. Räuber von päpstlichen Truppen überrascht; *103. *Théodore Rousseau* (1812-67), Le Givre (Wintereinsamkeit); *109. *Gérôme*, das Duell nach dem Maskenball; 111. *Meissonier*, (1816-91), der vergnügte Troupier; 118. *Alma Tadema*, Kaiser Claudius; 119. *A. de Neuville* (1836-85), Angriff in der Morgenfrühe; 135. *C. F. Daubigny* (1817-78), Sonnenuntergang; 136. *Jules Breton*, des Tages Neige; *141. *Millet*, Schafhürde; 145. *Eug. Delacroix*, Jesus auf dem See von Genezareth; **154. *Meissonier*, „1814" (Napoleon auf dem Rückzug von Moskau).

Aquarelle, Handzeichnungen etc. (in kleinen Zimmern): *200. *Millet*, Angelus (Originalzeichnung zu dem bekannten Bilde); 201. *Millet*, Schäfer bei der Schafhürde; 208. *Rosa Bonheur*, andalusische Stiere; 209. *E. Detaille*, Marschfertig; 212-217. Aquarelle von *Felix Ziem*; 221. *Meissonier*, Vorhof seines Ateliers; 224. *Rosa Bonheur*, Konversation; *226. *Millet*, der Sämann; 236. *O. Achenbach*, der Posilip; 238. *Fred. Walker* (1840-75), Fischmarkt; 248. *Alex. Bida*, religiöse Fanatiker; *Alma Tadema*, 245. Zwischen Venus und Bacchus, 246. Xanthe und Phaon; 248. *Millet*, Schäferin; 250. *Meissonier*, Selbstbildnis.

Halle: *300. *W. H. Rinehart* (S. 220), Samariterin; *E. D. Palmer*, 301. Erste Enttäuschung, 302. Flora.

Der Oriental Room enthält eine kostbare *Sammlung japanesischer und chinesischer Bronzen, Emaillen, Porzellan, Elfenbeinarbeiten und Gemälde. Ein Zimmer im obern Stock (nicht immer zugänglich) enthält eine große Anzahl von Bronzen und Handzeichnungen von *A. L. Barye* (1796-1875).

Die übrigen Schätze der Sammlung, vielfach in verschlossenen und unzugänglichen Zimmern aufgestellt, bestehen in Kunstmöbeln, europäischem Porzellan und Metallarbeiten, Mosaiken, Limoges-Emaillen und andern kleinen Kunstgegenständen verschiedenster Art.

Charles Street (Pl. C 1-8) führt vom Washington-Monument n. zur *Union Station* (Pl. C D 2, 3; S. 218), südl. zum Hafen, an der *First Unitarian Church* (Pl. C 4) und der Rückseite der *röm.-kath. Kathedrale* (Pl. C 4) vorbei. Letztere, mit Front nach Cathedral Str., wird von einer 29m h. Kuppel überragt und enthält einige gute Bilder. Daneben das erzbischöfl. Palais (S. 219).

In E. Mulberry Str., unweit w. von der Kathedrale, die ***Pratt Free Library** (Pl. C 4), ein weißer Marmorbau mit 70000 Bänden.

An der Ecke von Charles Str. und Saratoga Str. r. die *Young Men's Christian Association* (Pl. C 4); gegenüber die *New Mercantile Library* (40000 Bde.).

In W. Saratoga Str. das **Athenæum** (Pl. D 4), mit der *Maryland Historical Society* (10-4), eine Bibliothek, interessante Bildnisse und histor. Erinnerungen enthaltend. — In W. Fayette Str. auf dem Friedhof der *Westminster Presbyterian Church* (Pl. C 5) das Grab des Dichters *E. A. Poe* (1809-49), mit einem kleinen Denkmal. — Unweit von hier, an der Ecke von Lombard und Greene Str., die **Universität von Maryland** (Pl. C 5).

Der **Lexington Market** (Pl. C 5), in W. Lexington Str., verdient einen Besuch wegen seiner reichen Auswahl von Südfrüchten und andern Produkten (am besten Sa. früh).

Charles Str. führt weiter am (l.) *Masonic Temple* (Pl. C 4, 5) vorbei, kreuzt Baltimore Street (Pl. A-G 5), eine Haupt-Geschäftsstraße der Stadt, und zieht sich hinaus nach Süd-Baltimore.

Wir folgen der l. abzweigenden E. Fayette Str. zur *Post Office & U. S. Court House* (Pl. D 5), einem ansehnlichen Granitbau. Davor das *Battle Monument*, 1815 zum Gedächtnis der Kämpfe von 1814 errichtet; ö. die stattliche ***City Hall**, mit 79m h. Kuppel (9-3 U. zugänglich; Aussicht).

Unweit w. von Mt. Vernon Place, zwischen Howard Str. und Eutaw Str., liegen die anspruchslosen Gebäude der ***Johns Hopkins Universität** (Pl. C 4; Präsident Mr. *Gilman*).

Dieselbe wurde 1876 von einem Vermächtnis von 3½ Millionen Dollars gegründet, das der Baltimorer Handelsherr *Johns Hopkins* († 1873) hinterlassen hatte, und bezweckt vorzugsweise die höhere wissenschaftliche Ausbildung nach Absolvierung der Universitätsstudien. Sie wird jetzt von 5-600 Studierenden besucht, von denen etwa drei Fünftel Graduierte anderer Colleges und Universitäten sind, und hat durch Förderung des höhern Studiums und Anregung zu selbständiger Forschung bereits Bedeutendes geleistet. Die Universität besitzt reich ausgestattete Laboratorien und andere Institute sowie eine Bibliothek von 40000 Bänden.

Das ***Johns Hopkins Hospital** (Pl. F 4; Tramway durch Centre Str.), 1889 eröffnet und vorzüglich eingerichtet, verdankt seine Entstehung gleichfalls der Freigebigkeit des Mr. Hopkins (s. oben), der über $3000000 zu diesem Zweck hinterließ.

Unter den zahlreichen andern Wohlthätigkeitsanstalten Baltimores verdienen Erwähnung das *Bay View Asylum* oder *City Alms House* für Arme; das *State Blind Asylum* (Pl. D 2); die *Children's Aid Society*, E. Pleasant Str. (Pl. D 4); das *City Hospital* (Pl. D 4); das *Church Home; St. Joseph's Hospital*, u. a. röm.-kath. Anstalten; und das **Wilson Sanitarium*, 5 M. von Baltimore zur Luftveränderung im Sommer für kranke Kinder. Am Wege zum Johns Hopkins Hospital, das *Wells & McComas Monument* (Pl. E 4), zum Andenken an zwei Jünglinge, die den britischen Kommandeur General Ross in der Schlacht von North Point am 12. Sept. 1814 töteten, aber gleich darauf selbst niedergemacht wurden.

Wer sich für höhere Ausbildung der Frauen interessiert, möge das *Woman's College* (Pl. D 2), St. Paul Str., und die **Bryn Mawr School* (Pl. C 3), Cathedral Str., besuchen, zwei vorzügliche Anstalten, den Anforderungen der Neuzeit entsprechend auf das reichste ausgestattet. — In Park Str. die **First Presbyterian Church* (Pl. C 4), ein schöner gotischer Bau mit 76m h. Turm.

Der Stolz Baltimores ist ***Druid Hill Park** (Pl. A B 1), ein c. 280 ha großer Park, der 100 Jahre Privatbesitz war, ehe er in die Hände der Stadt gelangte. Die Anhöhen bieten reizende Aussichten. *Druid Lake*, 1/2 M. lang, ist eins der Reservoirs der städtischen Wasserleitung. Das alte *Mansion House* enthält ein Restaurant; nahe dabei ein kleiner zoolog. Garten. Der *Haupteingang* des Parks ist mit Tramway über Madison Ave. oder Druid Hill Ave. zu erreichen. Zu Wagen nehme man den Weg über *Eutaw Place* (Pl. A B 2, 3). — *Greenmount Cemetery* (Pl. D E 2, 3) enthält die Gräber von Mme. Patterson Bonaparte († 1879; der ersten Frau Jérôme Bonaparte's, Bruders Napoleons I.), Junius Brutus Booth († 1852), dem Schauspieler (Vater von Edwin Booth), Johns Hopkins (S. 221) etc. — Die beste Ansicht der Uferseite der Stadt hat man von *Federal Hill Square* (Pl. D 6), in Süd-Baltimore.

Der ***Hafen**, 3 M. lang und 1/2-3/4 M. breit, besteht aus einer äußern für die größten Schiffe zugänglichen Bucht und einem innern Bassin für die kleinen Schiffe. Seine Einfahrt beherrscht *Fort McHenry* (Pl. G 8), das aber einen Besuch kaum lohnt (ermüdende Tramwayfahrt).

Ausflüge von Baltimore (vgl. Karte S. 186).

Chesapeake Bay ist mit einer Länge von 200 M. und einer Breite von 10-20 M. die größte Bucht der atlantischen Küste. Sie nimmt die Wasser des Potomac, Susquehanna und James auf und ist für die größten Dampfer schiffbar. Die Bai ist ein Lieblingsrevier der Sportsmänner, und ihr Wild (Kanevas-Enten etc.), sowie ihre Fische, Terrapin-Schildkröten und Austern sind berühmt. Das O.-Ufer wird wenig besucht, dagegen liegen am W.-Ufer verschiedene Sommeraufenthaltsorte, wie *Bay Ridge* (32 M.), mit guten Hotels und Logierhäusern. Am O.-Ufer liegt *Tolchester Beach* (25 M.). Im Sommer fahren Dampfboote regelmäßig nach verschiedenen Punkten der Bucht (vgl. die Tagesblätter) und ein Tagesausflug auf einem derselben ist ganz empfehlenswert. *Annapolis* (S. 223), *Old Point Comfort* (S. 300), *Norfolk* (S. 299) etc. sind mit Dampfer auf Chesapeake Bay zu erreichen.

Lake Roland (68m), 8 M. n. (Northern Central R. R.), und der *Gunpowder River*, beide für die Baltimorer Wasserleitung nutzbar gemacht, werden viel besucht. Ausflüge ferner in die *Blue Ridge Mts.* (s. unten), nach *Gettysburg* (S. 211), *Harper's Ferry* (S. 236), *Washington* (S. 224), dem *Shenandoah-Thal* (S. 306) etc.

Von Baltimore nach Williamsport, 93 M., Western Maryland Railroad (Hillen Str. oder Union Station) in 4½ St. Diese Bahn führt nach verschiedenen viel besuchten Punkten in den *Blue Ridge Mts.* und nach *Gettysburg.* — 8 M. *Mt. Hope*, mit großer Irrenanstalt; 12 M. *Mt. Wilson*, mit dem S. 222 gen. Sanitarium; 20 M. *Emory Grove*, Knotenpunkt für (51 M.) *Gettysburg* (S. 211); 34 M. *Westminster* (213m); 49 M. *Frederick Junction* (126m), für (17 M.) *Frederick.* — 69 M. *Blue Ridge* (419m), wo die Bahn den Sattel der Blue Ridge Mts. erreicht, ist Station für *Monterey Springs* (Hotel). — 70 M. *Buena Vista*, durch Tramway mit (2 M.) *Buena Vista Spring Hotel* verbunden. — 71 M. **Pen-Mar** (396m; *Cascade Ho.*), nach seiner Lage auf der Grenze von Pen(nsylvanien) und Mar(yland) benannt, ist einer der besuchtesten Punkte in den Blue Ridge Mts. Schöne Aussicht auf die Cumberland- und Shenandoah-Thäler vom (2 M.) **High Rock* (600m); umfassender vom **Mt. Quirauk* (762m). — 72 M. **Blue Mountain House* ($ 3½), ein großes und vorzügliches Hotel, ist vielleicht das beste Standquartier für einen kurzen Aufenthalt. — 75 M. *Edgemont*, Knotenpunkt des Cumberland Valley R. R. nach *Chambersburg* (S. 212). — 87 M. *Hagerstown* (S. 208). — 93 M. *Williamsport* (S. 206).

Von Baltimore nach Harrisburg, 85 M., Northern Central R. R. in 3-3½ St. — 7 M. *Hollins;* 46 M. *Hanover Junction;* 57 M. *York;* 83 M. *Bridgeport;* 85 M. *Harrisburg* (S. 208).

Von Baltimore nach Martinsburg, 100 M., Baltimore und Ohio R. R. (alte Linie) in 4-5 St. — 9 M. *Relay Station* (S. 224); 58 M. *Frederick Junction*, für (4 M.) *Frederick* (s. oben); 69 M. *Washington Junction* (S. 236); 79 M. *Weverton* (S. 236); 81 M. *Harper's Ferry* (S. 236); 89 M. *Shenandoah Junction* (S. 237). — 100 M. *Martinsburg* s. S. 209.

Von Baltimore nach Annapolis, 26 M., Eisenbahn in 1 St. — Die Annapolisbahn führt an der W.-Seite der *Chesapeake Bay* entlang, indem sie verschiedene ihrer Buchten überschreitet. Zwischenstationen unbedeutend.

26 M. **Annapolis** (*The Maryland*, $ 3; Pension, auch für nur eine Nacht, bei *Mrs. Kennedy's*, 78 Prince George Str., und *Mrs. Handy's* und *Mrs. Inglehart's*, Church Circle), die altmodische und stille Hauptstadt von Maryland, mit 7604 Einw., liegt freundlich an der Mündung des *Severn* in die Chesapeake Bay und treibt bedeutenden Austernhandel. Fast im Centrum der Stadt das *State House* mit 60m h. Kuppel (oben *Aussicht; Einlaß durch den Portier) und dem Senate Room, wo Washington seine Vollmacht 1783 niederlegte und 1786 die erste konstitutionelle Versammlung zusammentrat. Vor dem State House eine Kolossalstatue des Oberrichters *Taney* (1777-1864), von Rinehart; l. ein Standbild des Generals *von Kalb* (1721-80). Einige der alten Häuser und Kirchen aus der Kolonialzeit sind interessant. Im *Old City Hotel* logierte George Washington mehrmals (Einlaß durch den Portier). — Annapolis ist Sitz der *UNITED STATES NAVAL ACADEMY, 1845 zur Ausbildung von Seeoffizieren gegründet, wie West Point (S. 135) für Landoffiziere. Die Kadetten (etwa 250) werden in derselben Art ausgewählt, wie die von West Point, und stehen unter ähnlicher Disciplin. Der Ausbildungskurs umfaßt 4 Jahre auf der Akademie und zwei zur See. Für Besucher besonders sehenswert die alten Schiffe; das alte *Fort Severn*, jetzt Turnanstalt; das *Boothaus*, mit seinem mit Takelwerk geschmückten Ballsaal; das *Seamanship House*, mit Modellsammlung; und das *Steam House*, für den Unterricht in allem was mit Dampfschiffen zusammenhängt; die *Armoury* und die *Cadet Quarters*, mit Speisesälen etc. Die Exerzier- und Fechtübungen beginnen nach Schluß des Unterrichts um 4 U. Nm.

40. Von Baltimore nach Washington.

a. Baltimore and Potomac Railroad.

43 M. EISENBAHN in 1-1½ St. ($ 1.20; Parlor-Car 25 c.). Diese Bahn bildet einen Teil des Pennsylvania R. R. von New York nach Washington (228 M.; Express in 5-6½ St.; $ 6.50; Schlafwagen oder Parlor-Car $ 2). Die Bahn läuft von den *Calvert* und *Union Stations* aus (s. S. 218)

und führt unter den NW.-Stadtvierteln mittels eines $1^1/_3$ M. l. Tunnels hindurch. Flache, einförmige Gegend. 19 M. *Odenton*, Knotenpunkt einer Bahn nach (14 M.) *Annapolis* (S. 223) und (18 M.) *Bay Ridge* (S. 222). — $40^1/_2$ M. *Navy Yard.* Vor Washington ein 270m l. Tunnel. R. schöner Blick auf das Capitol.

43 M. *Washington*, s. unten.

b. Baltimore and Ohio Railroad.

40 M. Eisenbahn in $^3/_4$-1 St. (Preise wie oben; Express von New York in 5-6 St.).

Baltimore s. S. 218. Bei (9 M.) *Relay Station* zweigt die Bahn von der alten Route (S. 223) r. ab und führt auf dem schönen *Washington Viaduct* über den *Patapsco River.* Von (19 M.) *Annapolis Junction* Zweigbahn nach (20 M.) *Annapolis* (S. 223). — 34 M. *Hyattsville.*

40 M. *Washington*, s. unten.

41. Washington.

Bahnhöfe. *Pennsylvania (Baltimore & Potomac) Railroad* (Pl. E 4), Ecke von Sixth und B Str., für sämtliche Züge; *Baltimore & Ohio* (Pl. F 3), Ecke von New Jersey Ave. und C Str., für Baltimore & Ohio Züge nach dem N., NW. und W. — *Hotel-Omnibus* an den Hauptzügen (25 c.). *Cab* in die Stadt jede Person 25-35 c. (s. unten).

Hotels. *Arlington (Pl. a; D 3), Vermont Ave., $4-5; Shoreham (Pl. b; D 3), Z. $1-3; Arno (Pl. c; C 3), 916 16th Str., $4-5, Z. von $1; Normandie (Pl. d; D 3), McPherson Sq., von $5, Z. $1-3; The Cochran, 14th und K Str. (Pl. D 3); Willard's (Pl. e; D 3), Ecke von Pennsylvania Ave. und 14th Str.; Ebbit Ho. (Pl. f; D 3), F Str., bei 14th Str.; Riggs Ho. (Pl. g; D 3), Ecke G und 15th Str.; Wormley's (Pl. h; D 3), Ecke von H und 15th Str.; Metropolitan (Pl. i; E 4), Pennsylvania Ave., zwischen 6th und 7th Str.; diese fünf altbekannte Häuser nach dem American Plan, von Abgeordneten vielbesucht, $4; Welcker (Pl. k; D 3), Chamberlain (Pl. l; D 3), Z. von $1; Congressional (Pl. n; F 4), nahe beim Capitol, $2-$2^1/_2$; St. James (Pl. o; E 4), Z. von $1 an. Auch zahlreiche *Familienhotels* und *Boarding Houses* (wöchentlich $10-20).

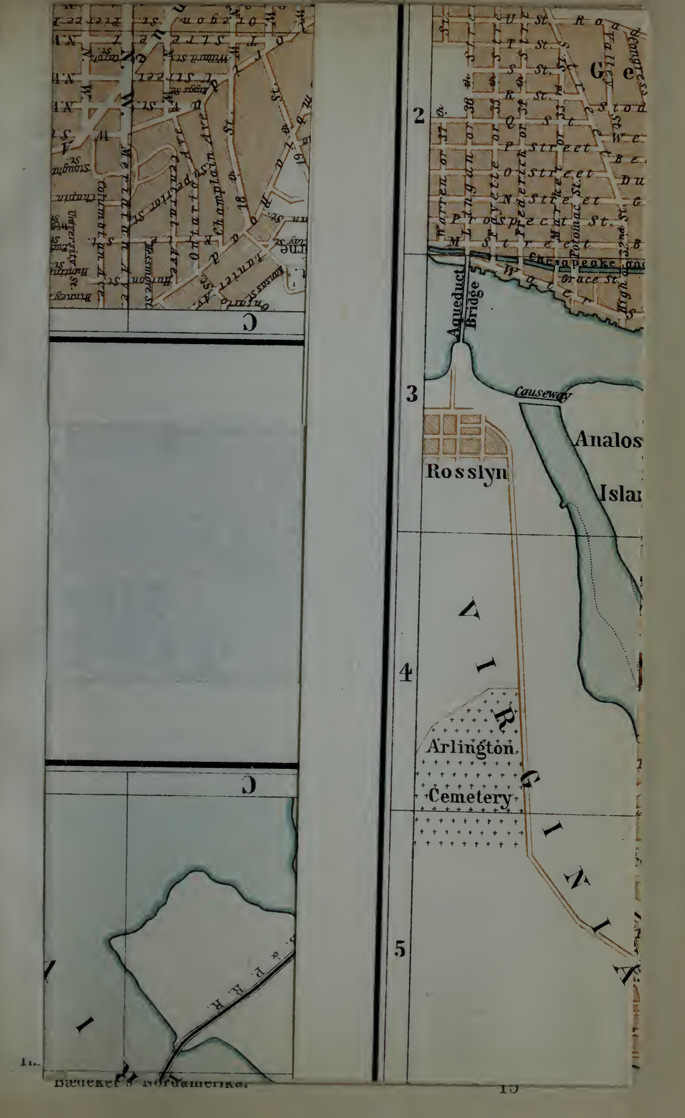
Restaurants in den Hotels nach dem European Plan, s. oben; Losekam, F Str.; Harvey, 1016 Pennsylvania Ave. (gebackene Austern etc.); Hancock, 1234 Pennsylvania Ave., altmodisches kleines Lokal (nur für Herren); Capitol Restaurant, s. S. 227; Shoemaker, Pennsylvania Ave., eine von Abgeordneten, Journalisten etc. viel besuchte Drinking Bar; Fusseli, 1425 New York Ave. (Ice-Cream etc.).

Tramways (Pferde- und elektr. Bahnen) und **Omnibus** *(„Herdics")* in vielen der wichtigern Straßen.

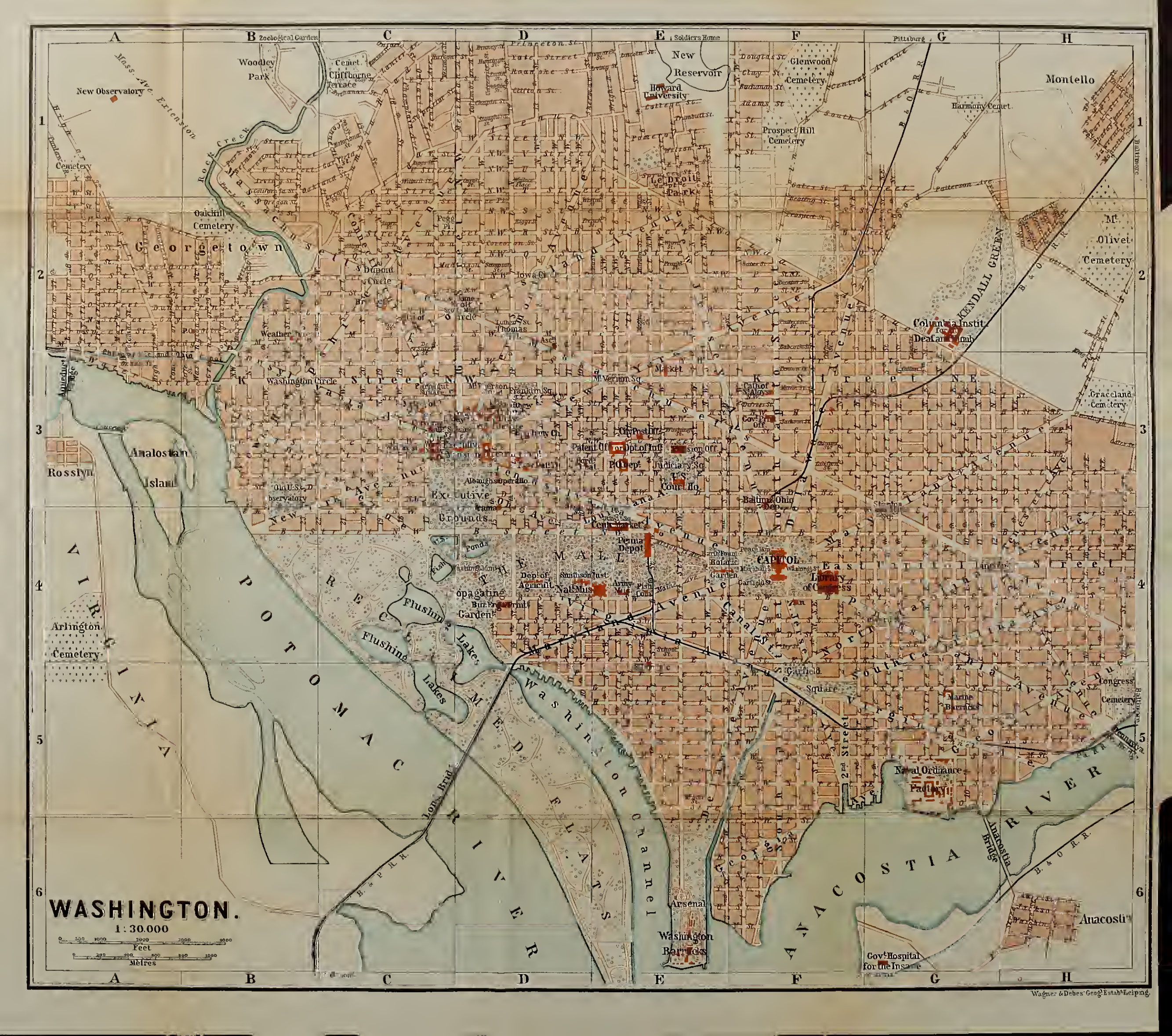
Cabs *(Hacks* und *Hansoms).* Für 15 Squares jede Person 25 c., je 5 Squares mehr 10 c., bei Nacht (12.30-5 U. früh) 40 und 15 c.; die Stunde 1-2 Pers. 75 c., jede $^1/_4$ St. mehr 20 c., 3-4 Pers. $1 und 25 c., bei Nacht $1, 25 c., $$1^1/_4$, 35 c. Zweispännige Hacks 1-4 Pers. die Stunde $$1^1/_2$, jede $^1/_4$ St. mehr 25 c. Nach *Arlington* $5, *Soldiers' Home* $5, *Potomacfälle* $20.

Dampfboote gehen täglich von 7th Str. Wharf (Pl. E 5) nach *Mt. Vernon* (S. 234) und andern Flußhäfen; ferner, mit wechselnden Abfahrtszeiten (vgl. die Tagesblätter), nach *Norfolk* (S. 299), *Old Point Comfort* (S. 300), *Baltimore* (S. 218), *Philadelphia* (S. 187), *New York* (S. 5), *Boston* (S. 66) etc. Dampffähren von 7th Str. Wharf nach *Alexandria* (S. 234; 15 c.).

Vergnügungsorte. *Albaugh's Opera House* (Pl. D 3), 15th Str.; *New National Theatre* (Pl. D 3), E Str.; *Academy of Music*, Ecke von D und 9th Str. (Pl. E 4); *Bijou* (Pl. E 4), 9th Str.; *Kernan's* (Pl. D 4; Variété-Theater),



2
3
4
5
Aqueduct Bridge
Causeway
Analos
Islan
Rosslyn
VIRGINIA
Arlington Cemetery
Chesapeake and
Grace St.
Prospect St.
M Street
N Street
O street
P Street
Potomac St.
Frederick or 34 St.
Market or 33 St.
High or 32nd St.
Warren or 37 St.
Congress
Valley
Champlain Ave.
Meridian
Columbia
University St.
P. R. R.



WASHINGTON.
1:30.000
Feet
Metres
Georgetown
Rosslyn
Analostan Island
Arlington Cemetery
VIRGINIA
POTOMAC RIVER
Washington Channel
ANACOSTIA RIVER
Anacostia
Montello
New Observatory
Woodley Park
New Reservoir
Howard University
Glenwood Cemetery
Prospect Hill Cemetery
Le Droit Park
Oakhill Cemetery
Dupont Circle
Washington Circle
Executive Grounds
THE MALL
CAPITOL
Library of Congress
Botanic Garden
Smithson Inst.
Nat. Mus.
Dept. of Agricult.
Penna Depot
Centr. Market
Patent Off.
Pension Off.
Judiciary Sq.
Baltim. & Ohio Depot
Gov. Print. Off.
Columbia Instit. for Deaf and Dumb
KENDALL GREEN
Mt. Olivet Cemetery
Graceland Cemetery
Congress Cemetery
Marine Barracks
Naval Ordinance Factory
Garfield Square
Arsenal
Washington Barracks
Govt. Hospital for the Insane
Flushing Lakes
Harmony Cemet.
Zoological Garden
Soldiers Home
Wagner & Debes' Geogr. Estab. Leipzig.

Ecke von C und 11th Str.; *Metzerott Music Hall.* — *Panorama der Schlacht von Gettysburg* (Pl. D 3, 4), 15th Str.

Kunstsammlungen. *Corcoran Gallery*, s. S. 232; *Waggaman's Private Gallery* (von Jan. bis April, 11-4; Eintr. 50c., zu wohlthätigen Zwecken; Billette 1003 Pennsylvania Avenue).

Klubs. *Metropolitan* (Pl. C 3); *United Service; Cosmos* (wissenschaftlich; Pl. D 3); *University; Columbia Athletic*, mit schöner Turnhalle, etc.; *Gridiron Club; National Press Club.*

General Post Office (Pl. E 3), Ecke von 7th und E Str. — **City Post Office** (Pl. E 3), G Str., zwischen 6th und 7th Str., geöffnet 6-11, So. 8-10 und 6-7.

Gesandtschaften. Deutches Reich, Hr. *Dr. v. Holleben*, 735 15th Str.; Österreich-Ungarn, Hr. *Dr. E. Schmit* Ritter *v. Tavera*, 1606 Q Str.; Schweiz, Hr. *Dr. A. v. Claparede*, 2104 Hillyer Pl.

Die Stadt *Washington* (sprich Uóschingtn), die Bundeshauptstadt der Vereinigten Staaten, liegt auf dem l. Ufer des *Potomac*, an der Vereinigung des Hauptstroms mit dem *Anacostia* oder O.-Arm, 156 M. von der Chesapeake Bay und 185 M. vom atlantischen Ocean. Sie bedeckt einen Flächenraum von etwa 10 Sq.-M. und hatte im J. 1890 188 932 (mit *Georgetown* 202 978) Einw. Washington, mit seinen breiten asphaltierten Straßen, durch die sich Durchblicke auf stattliche öffentliche Gebäude, Denkmäler und baumreiche Squares öffnen, hoch überragt vom Capitol und Washington-Denkmal, ist eine der schönsten Städte der Union. Der Plan der Stadt verbindet die rechteckige Anordnung der Straßen mit einem System strahlenförmig auslaufender Avenues, die mit Bäumen bepflanzt und nach den Unionsstaaten benannt sind. Die von N. nach S. laufenden Straßen sind numeriert, die von O. nach W. laufenden mit den Buchstaben des Alphabets bezeichnet. Die Hauptverkehrsadern sind *Pennsylvania Avenue*, vom Capitol bis zum Weißen Hause 1⅓ M. lang, *7th Str.*, *14th*, *9th* und *F Str.* Die schönsten Wohnhäuser finden sich in *Massachusetts Avenue*, *Vermont Avenue*, *Connecticut Avenue* und *16th Str.*

Der Platz für die Bundeshauptstadt wurde 1790 hauptsächlich auf Betreiben George Washingtons ausgewählt und der **Bundesdistrikt Columbia**, 100 Sq.-M. groß, von Maryland und Virginien zu diesem Zweck abgetreten, der virginische Teil aber 1846 zurückgegeben, sodaß das jetzige Gebiet von Columbia 65 Sq.-M. umfaßt. Der Distrikt hat (1890) 230 392 Einwohner (75 927 Farbige); er wird durch eine besondere Kommission direkt vom Kongreß verwaltet, in dem er keinen Vertreter hat. Die Stadt sollte zuerst *Bundesstadt* heißen, wurde aber 1791 Washington genannt.

Der Grundstein des Capitols wurde 1793 gelegt; seit 1802 war Washington Regierungssitz und erhielt 1802 Stadtrecht. Im J. 1810 hatte es 8208 Einwohner; 1840 23 364; 1870 109 199 und 1880 147 307. Im J. 1871 war die Stadt noch in sehr unfertigem Zustande, aber die in diesem Jahre durchgeführte Ersetzung der municipalen Verwaltung durch eine territoriale leitete eine Reihe von Reformen ein, die ihr Äußeres vollständig umgestaltet haben. Handel und Industrie sind unerheblich und der Wohlstand Washingtons beruht auf seiner Stellung als Sitz des Kongresses und der Regierungsbehörden. In Washington wohnen c. 40 000 Land- und Seeoffiziere und Civilbeamte, die mit ihren Familien einen bedeutenden Teil der Bevölkerung ausmachen.

Die beste Zeit zum Besuch Washingtons ist während der Sitzungszeit des Kongresses, der in den ungeraden Jahren vom ersten Mo. im Dez. bis zum 4. März, in den geraden bis Juni, Juli oder noch länger tagt. Die Stadt selbst präsentiert sich am vorteilhaftesten im Mai oder Oktober. Im Sommer (Juli-Sept.) ist sie sehr heiß und von vielen ihrer Bewohner

verlassen. Die Offices der Bundesbehörden sind dem Publikum zwischen 9 oder 10 und 2 U. frei zugänglich (kl. Trkg.).

Das **Capitol** (Pl. F 4), auf einer Anhöhe 30m über dem Potomac schön gelegen, beherrscht mit seiner schlanken Kuppel die Stadt. Es ist 229m lang und 37-99m breit (Grundfläche $1,_{40}$ ha) und besteht aus einem Hauptgebäude in weiß getünchtem Sandstein und zwei Flügeln aus weißem Marmor. Das Hauptgebäude, mit seiner ersten niedrigen Kuppel, wurde 1827 vollendet; die Flügel und die neue eiserne Kuppel (87m h.) wurden 1851-65 nach *T. U. Walter's* Plänen hinzugefügt. Der Stil des Ganzen ist klassisch, mit korinthischen Details. Die Hauptfassade ist nach O. gerichtet, da man annahm daß die Stadt sich in dieser Richtung entwickeln würde, und das Capitol wendet so dem Hauptteil der Stadt und den andern Regierungsgebäuden seine Rückseite zu. Doch ist eine schöne marmorne **Terrasse*, 269m lang und auf zwei breiten Treppen zugänglich, vor der W.-Fassade erbaut worden, durch die sich die letztere sehr gehoben hat. Die Spitze der Kuppel krönt eine 6m h. Figur der Freiheit, von *Crawford* (vgl. S. 228). Die Baukosten beliefen sich bis jetzt auf $ 16000000.

Das Capitol umgiebt ein 20 ha großer, von Olmsted angelegter *Park*. Auf dem Platz an der O.-Seite, dem Haupteingang gegenüber, eine *Kolossalstatue George Washington's*, von Greenough.

Die Haupt- oder Ost-Fassade hat drei Säulenstellungen, in deren mittlerer der Haupteingang ist. Auf der r. Seite des mittlern Portikus die Besiedelung Amerikas, Marmorgruppe von *Greenough;* l. die Entdeckung Amerikas (Columbus), von *Persico*. Im Giebelfeld über dem Portikus ein Relief, der Genius von Amerika, von *Persico;* im Giebelfeld über dem N.-Portikus die Civilisation der Verein. Staaten, Gruppe von *Crawford*. Die Einsetzung der Präsidenten der Verein. Staaten findet auf den breiten Stufen vor dem Haupteingang statt.

*Inneres (9-4 zugänglich; Führer, unnötig, die Stunde 60 c.). Die schönen **Bronzethüren* sind mit Reliefs von *Randolph Rogers* geschmückt, Ereignisse aus dem Leben des Columbus darstellend (1851 in München gegossen). R. und l. Statuen des Friedens und Krieges von *Persico*. — Man betritt zuerst die —

Rotunda, unter der Kuppel, 29m im Durchmesser und 55m hoch. Die Wände sind mit acht historischen Gemälden geschmückt: (von r. nach l.) 1. Landung des Columbus 1492, von *Vanderlyn;* 2. Einschiffung der Pilger in Delfthaven 1620, von *Wier;* 3. Washington seine Vollmacht 1783 in Annapolis niederlegend, von *Trumbull;* 5. Kapitulation Burgoyne's zu Saratoga 1777, von *Trumbull;* 6. Unterzeichnung der Unabhängigkeitserklärung 1776, von *Trumbull;* 7. Taufe der Pocahontas 1613, von *Chapman;* 8. Entdeckung des Mississippi durch De Soto 1541, von *Powell*. Über diesen Bildern zieht sich ein Freskostreifen in reliefartiger Ausführung von *Brumidi* hin, Ereignisse aus der amerikan. Geschichte von der Landung des Columbus bis zur Centennialfeier in Philadelphia darstellend. An der Decke die Apotheose Washington's von *Brumidi*, mit den Gestalten der Freiheit, des Sieges, der 13 Originalstaaten und andern allegor. Figuren. Die Reliefs über den Thüren stellen die Landung der Pilger, Penn's Vertrag mit den Indianern, Pocahontas und Capt. Smith, und Daniel Boone mit den Indianern dar. — Eine Treppe in der NO.-Ecke der Rotunda führt zur *Whispering Gallery*, im Innern der Kuppel, und zu der *Laterne* auf ihrer Spitze (87m), mit herrlicher *Aussicht auf die Stadt. — Die Thür an der W.-Seite der Rotunda führt

zur **Kongreß-Bibliothek** (9-4), der größten in den Verein. Staaten, mit c. 900000 Bänden und Broschüren, aber räumlich sehr beschränkt (Neubau s. S. 228).

Die Thür an der S.-Seite der Rotunda führt in das ehem. Repräsentanten-Haus, jetzt die ***National Hall of Statuary**, einen halbrunden Saal mit Standbildern berühmter Amerikaner, in dem jeder Staat die Statuen zweier seiner Söhne aufstellen darf. Unter den übrigen Skulpturen befinden sich Statuen von Washington (nach *Houdon*, S. 295), Lincoln (von *Miss Ream*, jetzt *Mrs. Hoxie*), Jefferson (von *David d'Angers*) und Hamilton (von *Stone*). Auch einige Porträte. Die allegor. Uhr ist von *Franzoni*. — Wir verlassen den Saal durch den Korridor an der O.-Seite und betreten zunächst den Flügel des Repräsentantenhauses.

Die **Hall of Representatives** (dem Publikum bis 12 U. Mittags zugänglich, wenn das Haus tagt, die Galerieen jederzeit), in der Mitte des Flügels, ist ein einfach und geschäftsmäßig eingerichteter Oberlichtsaal von 42m Länge, 28m Breite und 11m Höhe. Er enthält Sitze für 352 Mitglieder und 4 Stellvertreter. R. vom Präsidenten (Speaker) ist der Tisch, auf den bei Eröffnung der Sitzungen die Mace (das Scepter des Präsidenten) gelegt wird. R. und l. Porträte von Washington (von *Vanderlyn*) und Lafayette (von *Ary Scheffer*). An den Wänden zwei Gemälde von *Bierstadt* (Landung Hudson's und Entdeckung von Kalifornien) und ein Fresko von *Brumidi* (Washington fordert den brit. General Cornwallis in Yorktown zur Übergabe auf). Die Galerieen um den Saal haben Raum für 2500 Personen und enthalten besondere Abteilungen für Damen (mit ihrer Begleitung), Herren, die Presse, das diplomatische Korps und die Familien der Mitglieder und Beamten. Die Verhandlungen sind denen in europäischen Abgeordnetenhäusern ähnlich, aber Lärm und Unruhe sind größer und dem Präsidenten gelingt es nicht leicht die Aufmerksamkeit des ganzen Hauses auf sich zu lenken. Die Republikaner nehmen eine Seite des Hauses ein, die Demokraten die andere (die Plätze der Mitglieder aus Keim's Diagramm ersichtlich, 10c.). Der Präsident hat keine besondere Amtstracht und die Mitglieder tragen während der Sitzungen keine Hüte. Zur Bedienung der Mitglieder sind eine Anzahl Knaben vorhanden, die durch Händeklatschen herbeigerufen werden.

Der Saal ist von Korridoren umgeben, aus denen man die Komité- und Beamten-Räume betritt.

Ö. und W. führen Treppen zu den Galerieen. Im ö. Treppenhaus ein großes Gemälde von *Carpenter*, die Unterzeichnung der Proklamierung der Sklavenemanzipation (22. Sept. 1863), mit Porträten Lincolns und seines Kabinetts; am Fuß der Treppe ein Standbild Jeffersons, von *Powers*. Im w. Treppenhause *Leutze*'s großes Gemälde „Westward Ho“, darunter eine Ansicht des Goldnen Thors (S. 395) von *Bierstadt*. Auch im obern Stock befinden sich eine Anzahl Komité-Zimmer. — Im Souterrain, unter dem Repräsentantenhause, ein gutes *Restaurant*.

Die Thür an der N.-Seite der Rotunda führt in den N.-Flügel des ursprünglichen Capitols (s. oben), an dessen r. (O.) Seite der **Supreme Court Room** (früher die *Senate Chamber;* Besuch gestattet). Der höchste Gerichtshof der Verein. Staaten besteht aus einem Oberrichter (Hon. W. M. Fuller) und acht Richtern. Sitzungen von Okt. bis Mai (12-4). Die Richter tragen Roben aber keine Perücken, die Anwälte keins von beiden. — Im *Robing Room* Bildnisse früherer Oberrichter.

Von hier durch einen Korridor in den Senatsflügel. Die ***Senate Chamber** ist kleiner (34m l., 24m br. und 11m h.) aber reicher dekoriert als das Repräsentantenhaus, dem es in seiner Einrichtung im übrigen gleicht. Die Sitzungen beginnen gleichfalls Mittags. Der Vize-Präsident der Verein. Staaten ist offizieller Präsident des Senats. Die Verhandlungen des Senats (90 Mitglieder) sind weit ruhiger und würdevoller als die des andern Hauses. N. vom Senat liegen der *President's Room*, mit Fresken und Vergoldung reich geschmückt; die *Marble Reception Hall*, und der *Vice President's Room* mit einem schönen Porträt Washingtons von Rembrandt Peale. Wenn der Senat versammelt ist, ist zur Besichtigung dieser Räume die Order eines Senators erforderlich; zu andern Zeiten kann man sie, falls offen, ohne wei-

teres betreten (sonst durch Vermittlung der Hausdiener). Auch mehrere der *Senats-Komitézimmer* sind geschmackvoll dekoriert. — Am Fuß der zu den Galerieen führenden *ö. Treppe* ein Standbild Franklin's von *Powers;* an der Wand Perry's Sieg auf dem Erie-See (1813), großes Bild von *Powell.* Am Fuß der w. Treppe ein Standbild John Hancock's, von *Stone;* an der Wand die Erstürmung von Chapultepec in Mexiko (1842), von *Walker.* Die Zimmer und Korridore des *obern Stocks* enthalten verschiedene Porträte und Gemälde. Im Souterrain ein **Restaurant.*

Die **Bronzethüren* des Senatsflügels, auf den NO.-Portikus sich öffnend, stellen Ereignisse aus der amerikan. Geschichte in Reliefs von *Crawford* dar.

Das Souterrain des Capitols enthält *Komité-*, *Bibliothek-* und *Vorrats-Zimmer*, *Restaurants* (s. oben) etc. Die Wände und Decken der Korridore sind mit Fresken geschmückt und mehrere der Komitézimmer sind gleichfalls hübsch dekoriert (Einlaß durch Vermittlung der Hausdiener). Auch die *Ventilations-* und *Heizvorrichtungen* sind sehenswert. In der Mitte unter der Kuppel eine *Krypta* mit 40 dorischen Säulen.

S.ö. vom Capitol erhebt sich die im Bau begriffene neue **Kongreß-Bibliothek** (Pl. F 4), ein mächtiges 143m l. und 110m br. Gebäude, das Raum für 4-5 Millionen Bände haben wird (Baukosten $ 6000000).

Am Fuß der an der W.-Seite der Capitolsterrasse hinabführenden Treppe steht eine Kolossalstatue des *Chief Justice Marshall* (1755-1835), von Story. Der breite Weg r. führt zu dem 1877 errichteten *Naval* oder *Peace Monument*, von Simmons; der Weg l. zu dem Standbilde des *Präsidenten Garfield* (1831-81), von J. Q. A. Ward.

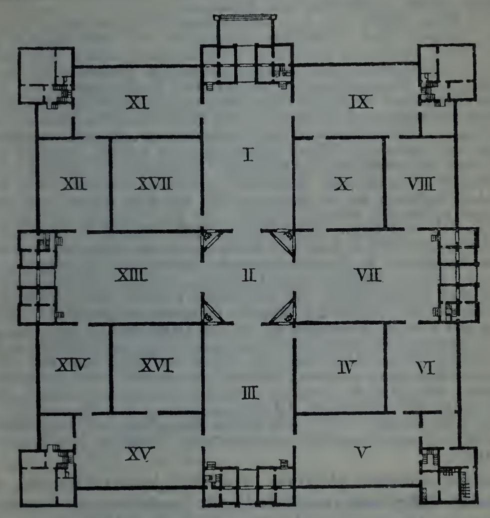
Den w. Teil des Parks nimmt der **Botanische Garten** (Pl. EF 4; 9-6) ein, mit Palmenhäusern, Warm- und Kalthäusern und der schönen *Bartholdi-Fontäne.*

Von hier w. an weitern Parkanlagen vorbei, die Eisenbahn kreuzend, zur *United States Fish Commission* (Pl. E 4; Eingang in 6th Str.; 9-4 U. zugänglich), wo man die Aufzucht der Fischbrut beobachten kann. Etwas weiter w., jenseit 7th Str., an der Südseite der *Mall*, eines bis zu den Executive Grounds sich ausdehnenden Parks, das **Army Medical Museum* (Pl. E 4; 10-3), mit einer patholog. Sammlung, einer Sammlung von militärärztlichen Geräten und Instrumenten und einer Bibliothek von 200000 Bänden.

Unmittelbar w. vom Medical Museum das ***National Museum** (Pl. E 4), ein großer Backsteinbau, 100m im Quadrat, mit wertvollen und trefflich geordneten Sammlungen von naturhistor. und ethnographischen Gegenständen, Altertümern, geologischen, Kunst- und Industrie-Sammlungen. Es steht unter Leitung der Smithsonian Institution (S. 229). Über dem Eingang eine Gruppe der Columbia als Beschützerin der Wissenschaft und Industrie. Eintr. 9 U. Vm.-4.30 Nm.; Katalog (nicht officiell) 25 c.

Die North Hall (Pl. I), die man zuerst betritt, enthält Erinnerungen an berühmte Amerikaner (l.) und eine Sammlung von Porzellan, Bronzen, japan. Merkwürdigkeiten etc. (r.). In den Wandschränken musikal. Instrumente u. andres. An den Wänden darüber vlämische Gobelins. Über dem Eingang eine große Platte von Limoges-Emaille, den Triumph des Menschen über die Erde darstellend. — Die Rotunda (Pl. II) enthält das Originalmodell der Statue der Freiheit auf der Kuppel des Capitols (S. 226), ein Denkmal für *Daguerre* (1789-1851), die Haviland Erinnerungs-Vasen, einen Mosaiklöwen aus Tunis etc. — In der South Hall (Pl. III) ist die reiche Sammlung der *Säugetiere* aufgestellt, in der der Büffel und andre amerikanische Tiere in trefflich ausgestopften Gruppen vertreten sind. — Der l.

angrenzende South East Court (Pl. IV) ist den *Fossilien* gewidmet. — Durch die South Hall zurückkehrend, betritt man zunächst die East South Range (Pl. V), mit Sammlungen zur *vergleichenden Osteologie.* Auf dieselbe öffnen sich die *Public Comfort Rooms* für Damen und Herren. — Die South East Range (Pl. VI) enthält *Droguen* und *Arzneistoffe*, die East Hall (Pl. VII) Sammlungen zur Erläuterung des *Transportwesens* und *Straßenbaus.* Die W.-Seite des Saals gehört der ethnologischen Abteilung an. In der NO.-Ecke ein kl. *Restaurant.* — North East Range (Pl. VIII): *Schiffbaukunst.* — East North Range (Pl. IX): *Fischerei*-Ausstellung. Der auf diesen Saal sich öffnende Pavillon enthält *Vogeleier.* — North East Court (Pl. X): *kunstgewerbliche Gegenstände* und *Stoffe.* — Zurück zur North Hall und schräg hindurch zur West North Range (Pl. XI), oder dem Hörsaal,



dessen Wände mit einer interessanten Sammlung von Bildern von *George Catlin* behängt sind, die Sitten und Gebräuche der nordamerikan. Indianer darstellend. Mr. Catlin brachte 8 Jahre (1832-40) unter den Indianern zu, besuchte 48 verschiedene Stämme und malte die sämtlichen 600 Bilder nach der Natur. — Die North West Range (Pl. XII) ist den *graphischen Künsten* eingeräumt. — West Hall (Pl. XIII): *ethnolog. Sammlungen.* — South West Range (Pl. XIV): *Mineralien.* — West South Range (Pl. XV): *Felsformationen* und *physikalische Geologie.* — South West Court (Pl. XVI): *Metallurgie* und *ökonomische Geologie.* — Nun zurück durch Saal XV, dann durch Saal III und die Rotunda in den North West Court (Pl. XVII), der *Thongefäße* aus der amerikanischen Urzeit enthält.

Gleich w. vom National-Museum steht die * **Smithsonian Institution** (Pl. D 4), im spätnormannischen Stil mit neun Türmen, 1847-56 mit einem Aufwand von $ 450 000 erbaut. Davor ein Standbild des Prof. *John Henry* (1799-1878), ersten Sekretärs des Instituts, von Story. Die Anstalt ist tägl. von 9 bis 4 U. 30 geöffnet.

Die Smithsonian Institution wurde von einem Vermächtnis von $ 535000 gegründet, das *Mr. James Smithson* (1754-1829), ein Engländer, „zur Förderung und Verbreitung wissenschaftlicher Bildung" hinterließ. Soviel man weiß, war Mr. Smithson, ein hervorragender Chemiker, nie in Amerika und hatte keine persönlichen Beziehungen zu diesem Lande; seine Wahl von Washington als Sitz des zu gründenden Instituts beruhte auf seiner Zuneigung zu den demokratischen Prinzipien der großen Republik des Westens. Die Anstalt besitzt eine Bibliothek von 100000 Bänden (in der Kongreßbibliothek aufgestellt) und giebt Publikationen von hohem wissenschaftlichen Werte heraus.

Erdgeschoß. Der Hauptsaal enthält die **ornitholog. Sammlung* (c. 70000 Exemplare), sowie die *Muschelsammlung*. In einem Zimmer r. *Fische*, in einem andern l. **Korallen* und *Schwämme*.

Der **Erste Stock** ist den **Archäologischen Sammlungen* eingeräumt, höchst wertvoll und vollständig namentlich die amerikanischen Altertümer. Drei bestimmte amerikan. Kulturepochen lassen sich unterscheiden: — 1. *Mexikanische und centralamerikanische Völkerschaften*, mit vielen Abgüssen von Steindenkmälern (aztekischer Kalenderstein, im Eingangszimmer; Opferstein, Gegenstände aus Palenque etc.) und Originalgegenständen kleinern Umfangs (Steinhalsbänder von Porto Rico, Thonvasen von Nicaragua etc.). — 2. *Felsenbewohner und Pueblo-Indianer*. Modelle von Felsenwohnungen und Pueblos (S. 379) in Neu-Mexiko und Arizona, darunter Zuñi, das größte und interessanteste der letzteren. Erklärende Inschriften geben über die einzelnen Gegenstände Auskunft. Die Sage berichtet, daß die mexikanischen Tolteken im vi. Jahrh. n. Chr. von NW. kamen und daß ihnen 300 Jahre später die Azteken folgten, die die Tolteken nach Mittel- und Süd-Amerika vertrieben. Es ist daher nicht unmöglich, daß ein Zusammenhang zwischen den Pueblo-Indianern und den Tolteken- und Azteken-Rassen besteht. — 3. *Nordamerikanische Indianer*, wie sie durch das ganze Gebiet der Verein. Staaten verbreitet waren. (Die hier vorhandenen Gegenstände sind prähistorisch; die historische Periode dieser Indianer ist im Nationalmuseum vertreten.) Modelle indianischer Grabhügel. Zahlreiche Kasten mit kleinen Altertümern. In den Glaskasten l. (n.) vom Eingang eine interessante vergleichende Zusammenstellung europäischer und amerikan. prähistorischer Altertümer, die einen trefflichen Schlüssel zu der allgemeinen Sammlung gewährt. Weiter eine Reihe von Kasten mit amerikanischen Altertümern, nach den Staaten geordnet. — Das O.-Ende des Saals nimmt die *Wilson'sche Altertümersammlung* ein (hauptsächlich europäische Gegenstände). — W. eine schöne Sammlung von *Kupfergeräten* aus den Verein. Staaten und die *Moorehead'sche Sammlung* von Grabhügelfunden (Ohio).

In der nächsten Abteilung der Mall, jenseit 12th Str., das **Department of Agriculture** (Pl. D 4), für Landwirte und Samenzüchter interessant. Es enthält ein Museum, Bibliothek, Herbarien und Treibhäuser; davor Gartenanlagen mit reichem Blumenflor.

In B Str., nahe der SW.-Ecke der Agricultural Grounds, das ***Bureau of Engraving and Printing** (Pl. D 4), wo Papiergeld und Staatspapiere hergestellt und gedruckt werden (zugänglich Sa. 10-2).

Auf dem freien Platze n.w. von hier ragt der ***Washington Obelisk** (Pl. D 4) himmelan, ein an Würde und Einfachheit unerreichtes Denkmal eines großen Mannes.

Der Obelisk, aus weißem Maryland-Marmor, wurde 1848 begonnen, 1855 aufgegeben, 1877 wieder in Angriff genommen und 1884 mit einem Gesamtaufwand von $ 1300000 vollendet. Er hat eine Höhe von 159m, ist somit nächst dem Ulmer Münsterturm (161m) der höchste Steinbau der Welt. Die Mauern sind am Fuß 4,5m, an der Spitze 0,45m dick; das pyramidenförmige Dach ist 16,5m hoch und mit einer Aluminium-Kappe versehen. Das Denkmal ist von 9 U. Vm. bis 5.30 Ab. zugänglich und entweder auf 900 Stufen (ermüdend; 20-25 Min.) oder mit Elevator (in 8 Min.) zu er-

steigen, der alle halben Stunden geht. Von verschiedenen Staaten und Körperschaften geschenkte Steintafeln sind in die Wände eingelassen.

Die Spitze beherrscht ein prächtiges Panorama der Stadt Washington und ihrer Umgebung. Ö. jenseit des Potomac ist Arlington (S. 234) sichtbar. Unter den nähern Punkten treten die neue Sternwarte (S. 233; NW.), das Soldiers' Home und Howard University (S. 233; N.), die röm.-kath. Universität (S. 234; NO.) und Alexandria (S. 234; S.) hervor. An hellen Tagen sind die Blue Ridge Mts. im NW. sichtbar, darunter der 50 M. entfernte Sugarloaf.

S. vom Washington-Denkmal liegen die *Propagating Gardens* und weiterhin die *Long Bridge* (Pl. CD 5) über den Potomac, über die die Truppen der Nordstaaten während des Bürgerkrieges nach Virginien marschierten. — W. vom Denkmal die *U. S. Fish Ponds* (Pl. CD 4).

Von hier 15th Str. hinauf, an den *President's* oder *Executive Grounds* (im Sommer Militärmusik) l. und dem *Panorama*, der *Light Infantry Armory* und *Albaugh's Opera House* r. vorbei. L., gegenüber von F Str., die ***United States Treasury** (Pl. D 3), das Bundesschatzamt, ein 155m langer und 85m br. Prachtbau im griech. Stil, in dem die gesamte Finanzverwaltung der Verein. Staaten untergebracht ist. Im Innern sind namentlich die *Silver Vaults*, in denen Silbermünzen im Werte von Hunderten von Millionen Dollars lagern, und die *Secret Service Division* im zweiten Stock, mit einer Sammlung von falschen Münzen und Bildnissen von Fälschern, sehenswert.

In New York Avenue, n. vom Schatzamt, das *Department of Justice* (Pl. D 3) und etwas weiter n., an der Ecke von 15th und H Str., die *Columbian University* (Pl. D 3; 7-800 Studenten). Von hier w. durch H Str. zum LAFAYETTE SQUARE (Pl. CD 3), mit einer Bronzestatue des *Gen. Andrew Jackson* (1767-1845), von Clark Mills, und dem *Lafayette-Denkmal*, von Falguière und Mercié. An der O.-Seite das Haus, in welchem 1865 ein Mordversuch auf den Staatssekretär *Seward* gemacht wurde, später bis zu seinem Tode von Mr. James G. Blaine († 1893) bewohnt.

S. dem Square gegenüber ist der Eingang zu der ***Executive Mansion** *des Präsidenten der Vereinigten Staaten* (Pl. D 3), gewöhnlich das **Weiße Haus** genannt.

Die Executive Mansion, ein zweistöckiges, weiß angestrichenes steinernes Gebäude, 52m lang und 26m tief, mit ionischem Portikus, wurde zuerst 1792 erbaut, vom Präsidenten Adams 1800 bewohnt, von den Engländern 1814 niedergebrannt und 1818 neu aufgeführt. Der große *East Room*, 24m l., 12m br. und 7m h., ist für das Publikum 10-2 U. geöffnet. Zwei- oder dreimal wöchentlich empfängt hier der Präsident alle Besucher um 1 U. Nm., indem er jedem beim Vorübergehen die Hand schüttelt. Die *Reception Rooms*, mit Bildnissen der Präsidenten und ihrer Frauen, werden nur mit besondrer Erlaubnis gezeigt. Die *Executive Office* und der *Cabinet Room* befinden sich im ö. Teil des obern Stocks. Der w. Teil des Erdgeschosses und des obern Stocks enthalten die Privatwohnung des Präsidenten. Die Parkanlagen um das Weiße Haus sind 30 ha groß.

W. vom Weißen Hause erhebt sich das ***State, War, and Navy Department Building** (Pl. C 3), ein mächtiges Parallelogramm mit zwei Höfen, 172m lang und 104m breit (Amtsstunden 10-2).

Der N.- und W.-Flügel werden vom **War Department** (Kriegsministe-

rium) eingenommen. In den Zimmern des Sekretärs und dem anstoßenden Korridor eine Anzahl Bildnisse von Kriegssekretären und Generalen, darunter ein interessantes Porträt Washington's. Die *Bibliothek*, im 4. Stock, enthält eine wertvolle Sammlung von militärwissenschaftlichen Werken und solchen über den letzten Bürgerkrieg.

Das **Navy Department**, im ö. Teil des Gebäudes, enthält Modelle von Kriegsschiffen, Porträte etc. Im 3. Stock die *Bibliothek*, ein schöner Saal mit 25 000 Bänden.

Das ***Department of State** (auswärtige Amt) nimmt den südl. Teil des Gebäudes ein. Zu den in der Regel zugänglichen Räumen gehören die *Diplomatic Reception Rooms*, mit den Bildnissen der Staatssekretäre von 1789 bis zum heutigen Tage, und die *Bibliothek* (2. Stock), mit Jefferson's Originalexemplar der Unabhängigkeitserklärung und andern Merkwürdigkeiten.

An der Ecke von Pennsylvania Ave. und 17th Str., n.w. vom State Building, die ***Corcoran Gallery of Art** (Pl. C 3), von dem verst. *Mr. W. W. Corcoran* gegründet (tägl. von 9 oder 10 bis 4 U. geöffnet; Di. Do. Sa. frei, Mo. Mi. Fr. 25 c.). Die Nischen an der Vorder- und den Seitenfassaden enthalten Statuen berühmter Künstler. Die Sammlungen, von etwas ungleichartigem Wert, umfassen Gemälde, Skulpturen und Keramik. Katalog 25 c.

Erdgeschoß. L. die *Hall of Bronzes and Ceramics, mit zahlreichen Bronzen von *A. L. Barye*, galvanoplastischen Nachbildungen und großen englischen und japanischen Vasen. Dahinter die Hall of Antique Sculpture (Abgüsse) und r. die Halls of Modern and Renaissance Sculpture (ebenfalls Abgüsse). Der hintere Saal steht mit der Corcoran School of Art und der Tayloe Collection (Bilder, Bücher und Bricabrac) in Verbindung.

Erster Stock. Der Hauptsaal der Gemälde-Galerie enthält Werke von *Cole*, *Le Roux*, *Boughton*, *Rousseau*, *O. Achenbach*, *Sully*, *Troyon*, *Huntington*, *F. C. Church*, *Gérôme*, *Raph. Mengs*, *Breton*, *Renouf*, *Becker*, *O. van Thoren*, *Kensett*, *Ary Scheffer*, *Müller*, *Morland*, *Detaille* (Regiment auf dem Marsch), *Ziem*, *Corot* (*Holzleser), *Knaus*, *Bierstadt*, *van Marcke*, *Henner* (Jeanne d'Arc), *Eliott* (Porträt des Mr. Corcoran), *Diaz*, *Isabey*, *Inness*, *Daubigny*, *Vibert*, *Morot*, *Cazin*, *Rico*, *Max Weyl*, *Harrison* und *Aiwasowsky*. In der Mitte *Napoleon's letzte Tage, Marmor von *Vela*. — W. Gallery. Kleine Bilder, darunter vorzügliche Werke. Gruppe schlafender Kinder von *Rinehart*. — Achteckiges Zimmer. *Griechische Sklavin, von *Hiram Powers* (1805-73). — S.W. und S.E. Galleries. Hauptsächlich geliehene Bilder. — E. Gallery. Bildnisse von Präsidenten u. a., darunter Werke von *Gilbert Stuart*, *Eliott*, *Healy*, *Sully*, *Malbone*, *R. Peale* und *Duplessis*.

Wir kehren zur Treasury (S. 231) zurück und folgen F Str. in ö. Richtung. R. in 10th Str. das ehem. *Ford's Theater* (Pl. D 3), in dem Präsident Lincoln am 14. April 1865 von Wilkes Booth ermordet wurde, jetzt von der Regierung benutzt. An einem Hause gegenüber (No. 576) berichtet eine Denktafel, daß Lincoln hier starb. — Weiter zwischen 8th und 7th Str., das **General-Postamt** (Pl. E 3), ein stattlicher Bau in korinth. Stil. Gegenüber das ***Department of the Interior** (Pl. DE 3), gewöhnlich die *Patent Office* genannt, ein mächtiges 138m l. und 100m tiefes Gebäude mit dorischer Säulenhalle.

Dasselbe enthält die Amtsräume des Staatssekretärs des Innern, die Indian Office, die General Land Office etc. (durch Vermittlung des Hausdieners zugänglich). Im obern Stock vier Säle mit einer umfangreichen *Patent- und Modell-Sammlung* (in den Verein. Staaten wurden seit 1836 über eine halbe Million Patente genehmigt, während die Gesamtzahl in Großbritannien seit 1621 nur 150 000 beträgt). Einige der interessantesten Modelle sind jetzt im National-Museum (S. 228) aufgestellt.

An der N.-Seite des Judiciary Square (Pl. E 3) das **Pension**

Building, ein mächtiger Backsteinbau (120m lang, 60m tief) mit einem Terrakottafries, der Kriegsthaten zu Lande und zur See darstellt. Das Innere, mit kolossalen Säulen, macht einen großartigen Eindruck und kann bei festlichen Anlässen, Bällen etc. 20000 Personen aufnehmen. — An der S.-Seite des Square das **United States Court House** oder die *City Hall*, mit den Gerichtshöfen und den Amtsräumen der Civil Service Commissioners. Davor auf einer Säule ein Standbild des *Präsidenten Lincoln* (S. 232), von Flannery.

Unweit n.ö., an der Ecke von North Capitol Str. und H Str., die *Government Printing Office* (Staatsdruckerei; Pl. F 3; 9-4 zugänglich).

Vom Capitol gelangt man s.ö. über New Jersey Ave., Garfield Sq. und Virginia Ave. zur (1¼ M.) **Naval Ordnance Factory** (Pl. G 5; den ganzen Tag zugänglich), am *Anacostia* oder ö. Arm des Potomac, mit Geschützgießerei, Fabriken von Schiffsvorräten, einem Museum und andern Sehenswürdigkeiten. — Unweit n. die *Marine Barracks* (Pl. G 5) und weiter ö. der *Congressional Cemetery* (Pl. H 5) mit den Gräbern vieler amerikan. Staatsmänner, das *U. S. Jail* (Gefängnis) und das *Alms House*. An der S.-Seite des Anacostia das große *Staats-Irrenhaus* (Pl. G 6; 1500 Kranke). — Vom Jail durch Massachusetts Ave. zum (¾ M.) *Lincoln Square* (Pl. GH 4) mit *Ball's* Emancipationsgruppe (Lincoln und ein befreiter Neger), dann durch East Capitol Str. zum Capitol zurück.

Das neue **Naval Observatory** (Pl. A 1), am NW.-Ende der Stadt, ist vorzüglich ausgestattet und für Fachmänner sehr sehenswert. — Auch das *Weather Bureau* (Pl. B 2), an der Ecke von M und 24th Str., verdient einen Besuch (interessant die Vorrichtungen zur Vorausbestimmung des Wetters).

Viele der durch Kreuzung der Straßen und Avenuen entstandenen CIRCLES sind mit Statuen geschmückt, darunter *Washington* (Reiterstandbild), von Clark Mills, aus Washington Circle (Pl. B 3); *Admiral Dupont*, von Launt Thompson, auf Dupont Circle (Pl. C 2); *General Winfield Scott* (Reiterstandbild), von H. K. Browne, auf Scott Circle (Pl. CD 2); *Admiral Farragut*, von Mrs. Hoxie (Vinnie Ream), auf Farragut Sq. (Pl. C 3); *Gen. McPherson* (Reiterstandbild), von Rebisso, auf McPherson Sq. (Pl. D 3); *Gen. Thomas* (Reiterstandbild), von J. Q. A. Ward, auf Thomas Circle (Pl. D 2); Dr. *Martin Luther* (ebenda), eine Wiederholung von Rietschel's Statue in Worms; *Benj. Franklin*, von Plassman und Juvenal, an der Kreuzung von Pennsylvania Ave. und 10th Str. (Pl. D 3); *General Rawlins*, von Bailey, an der Kreuzung von Louisiana Ave. und Pennsylvania Ave. (Pl. E 4); *Gen. Greene* (Reiterstandbild), von Browne, auf Stanton Sq. (Pl. G 3, 4).

Das **Columbia Institute for the Deaf and Dumb** (Pl. G 2), in *Kendall Green*, ist das einzige existierende College für Taubstumme.

Lohnende Spazierfahrt nach dem ***Soldiers Home** für alte Soldaten (600), in einem schönen Park auf der N.-Seite der Stadt, 3 M. vom Capitol. Der Weg führt an der *Howard University* (Pl. E 1) vorüber, 1867 für junge Leute ohne Unterschied der Farbe oder des Geschlechts gegründet. Die Parkanlagen beim Soldiers' Home enthalten hübsche Aussichtspunkte („Ca-

pitol Vista" etc.) und ein *Standbild des General Scott*, Gründers der Anstalt, von Launt Thompson. — N. davon der *National Military Cemetery*, mit den Gräbern von Gen. Logan und 5400 Soldaten. — Ö. vom Soldiers' Home Park die große *röm.-kath. Universität* (200 Studenten). Zurück am *Glenwood Cemetery* (Pl. F 1) vorbei.

Georgetown, oder *West Washington* (Tramway), jenseit *Rock Creek*, ist der Endpunkt der Schiffahrt auf dem Potomac und Einfuhrhafen für den Distrikt Columbia. Der Ort enthält große Kornmühlen, das stattliche *Georgetown College*, von den Jesuiten 1789 gegründet (500 Zöglinge; treffliche Bibliothek) und das *Kloster der Heimsuchung Mariä*. Auf *Oak Hill Cemetery* (Pl. B 2) das Grab von J. Howard Payne (1792-1852), Verfasser von „Home, Sweet Home". Ein großer *Park* und *Zoologischer Garten* am Rock Creek, n. von Georgetown, wurde vor kurzem angelegt (vgl. Pl. B 1).

Nach Arlington und dem National Cemetery, sehr lohnender Ausflug. Wer nicht den ganzen Weg fahren will (Wagen $ 5), benutzt den Tramway bis zum *Georgetown Aquädukt* (Pl. A 3) und fährt entweder mit elektr. Tramway weiter, oder überschreitet die Brücke und folgt der Straße r., an (1 M.) *Fort Myer* vorbei zum (1/3 M.) hintern Eingang des **National Cemetery** (Pl. A 4, 5), auf dem c. 16 000 Soldaten ruhen. **Arlington House**, in der Mitte der Anlagen, 60m über dem Fluß, war einst Wohnsitz von *George Washington Parke Curtis* (Enkel Washington's) und des *Gen. Robert Lee*, des bekannten Feldherrn der konföderierten Staaten (S. 212), der Miss Curtis heiratete. Das Haus bietet einen schönen Blick auf Washington, enthält aber sonst keine Sehenswürdigkeiten. In der Nähe die Gräber der Generale *Sheridan*, *Sherman* und andrer Offiziere. S. ein Massengrab mit den Überresten von 2110 namenlosen Soldaten. Den Rückweg kann man (weiter) über die *Long Bridge* (S. 231) nehmen.

Von Washington nach Mt. Vernon, 15 M., Dampfboot tägl. 10 U. Vm. von 17th Str. Wharf (Pl. E 5), hin und zurück incl. 2 St. Aufenthalt in 5½ St. ($ 1). [Auch elektr. Tramway von Washington nach Mt. Vernon über Alexandria; Fahrpreis 70 c. incl. Eintritt.] Dieser interessante Ausflug nach der Heimat Washingtons ist keinesfalls zu versäumen. — Der Steamer fährt den *Potomac* hinab. 6½ M. **Alexandria** (*Braddock Ho.*, $ 2), alte aber etwas herabgekommene virginische Stadt von 14 339 Einw., mit der Kirche, die Washington zu besuchen pflegte (sein Kirchenstuhl wird noch gezeigt). Auch bei Alexandria ist ein Nationalfriedhof mit 4000 Gräbern. — Weiter an den aufgegebenen *Forts Foote* und *Washington* vorbei nach —

15 M. **Mount Vernon**, einem altmodischen hölzernen Hause, auf der Uferhöhe 60m über dem Fluß gelegen, mit herrlicher Aussicht. Die Besitzung, ursprünglich *Hunting Creek* genannt und 3200 ha umfassend, fiel 1752 an George Washington durch Erbschaft von seinem Bruder Lawrence, der sie zu Ehren seines Kommandeurs, des brit. Admirals Vernon, umgetauft hatte. Der mittlere Teil des Hauses wurde von Lawrence erbaut, die Seitenflügel von George. Das Haus mit 80 ha Land wurde 1859 von der Mt. Vernon Ladies' Association für $ 200 000 gekauft und soviel wie möglich im ursprünglichen Zustande wiederhergestellt. — Vom Landeplatz zu dem Hause hinansteigend, kommt man an dem einfachen Ziegelsteingrabe *George Washington's* vorbei, wo man hinter einem Eisengitter die Sarkophage des Generals und seiner Frau Martha (1730-1801) erblickt. Das Haus enthält eine Fülle von Erinnerungen an Washington und seine Zeit. Die alten Bäume im Garten hat Washington zum Teil mit eigener Hand gepflanzt.

Andre lohnende Ausflüge nach dem *National Chautauqua* im *Glen Echo* (7 M.), nach *Cabin John Bridge*, 10 M. n.w., und den **großen Potomacfällen*, in derselben Richtung 5 M. weiter. Im Sommer fährt ein kl. Dampfboot von Georgetown hin (Retourbillet 50 c.). — Mit Eisenbahn nach *Annapolis* (S. 223), *Harper's Ferry* (S. 236), dem *Shenandoah-Thal* (S. 305) etc. — Von Washington nach *Chicago* s. R. 43; nach *Baltimore* s. R. 40; nach *New York* s. R. 29; nach *Richmond* s. R. 63; nach *New Orleans* s. R. 66.

42. Von Pittsburg nach Chicago.

a. Über Crestline und Fort Wayne.

463 M. Pennsylvania Railroad in 13-19 St. (Fahrpreis $ 12; Schlafwagen $ 2½). — Von New York nach Chicago auf dieser Route s. S. 248.

Pittsburg s. S. 214. Die Bahn führt über den *Allegheny River* (S. 214), durchschneidet *Allegheny City* (S. 216) und folgt eine zeitlang dem r. Ufer des *Ohio*. — 25 M. *Rochester* (216m), am Zusammenfluß des Ohio und *Beaver River*, dem die Bahn nun r. (N.) folgt. 30 M. *Beaver Falls*. Jenseit (45 M.) *Enon* (303m) tritt sie in den Staat *Ohio* (vgl. S. 238). — Von (83 M.) *Alliance* (335m) führt eine Zweigbahn nach *Cleveland* (S. 238). — 101 M. *Canton* (26 189 Einw.), in einem reichen Weizendistrikt; 110 M. *Massillon;* 135 M. *Wooster;* 175 M. *Mansfield*, Fabrikstadt mit 13 473 Einw. — 189 M. *Crestline* (356m) ist Knotenpunkt von Bahnen nach Toledo, Cleveland, Cincinnati, Indianapolis etc. — 201 M. *Bucyrus* (5974 Einw.), am *Sandusky River*. Jenseit (288 M.) *Van Wert* beginnt *Indiana* (vgl. S. 236).

320 M. **Fort Wayne**, wichtiges Bahncentrum (s. S. 241, 278). Von hier an fällt die Bahn im wesentlichen mit der S. 241 beschriebenen zusammen. — 360 M. *Warsaw*, am *Tippecanoe River;* 384 M. *Plymouth;* 415 M. *Wanatah;* 424 M. *Valparaiso* (S. 246). Die Bahn nähert sich dem *Michigan-See*. Mehrere vorstädtische Stationen.

468 M. **Chicago** *(Canal Str. Station)* s. S. 250.

b. Über Columbus und Logansport.

507 M. Pittsburg, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railroad (Pennsylvannia „Pan Handle Line") in 19-20 St. (Fahrpreise wie oben).

Pittsburg s. S. 214. Die Bahn durchschneidet in w. Richtung den schmalen Streifen von *West-Virginien*, der zwischen Pennsylvanien und Ohio eingeschoben ist, überschreitet jenseit (42 M.) *Wheeling Junction* den *Ohio* und tritt in den Staat *Ohio* (S. 238). 43 M. *Steubenville* (United States Hotel, $ 2-2½), Fabrikstadt mit 13 394 Einw. am W.-Ufer des Ohio. — 93 M. *Dennison;* 124 M. *Coshocton;* 138 M. *Trinway* (Zweigbahn nach *Cincinnati*, S. 275); 160 M. *Newark* (S. 238).

193 M. **Columbus**. — Hotels: Chittenden, Neil Ho., $ 3-5; American Ho., Park Hotel, United States, $ 2.

Tramways in den Hauptstraßen.

Post Office, Capitol Sq., Ecke von State Str. und Third Str.

Columbus (227m), die Hauptstadt von Ohio, ist eine blühende Stadt von 88 150 Einw., am O.-Ufer des *Scioto*, mit bedeutendem Handel und Fabriken von Eisen- und Stahlwaren, Wagen und Ackerbaugeräten (Gesamtwert 1890 $ 20 000 000). Die Straßen sind breit und trefflich gepflastert; namentlich *Broad Str.* ist eine schöne 7 M. l. Straße mit asphaltierter Fahrbahn und schattigen Baumreihen. Das *State Capitol*, ein großes etwas sonderbares Gebäude, umgiebt ein kleiner Park mit einer Menge ganz zahmer grauer Eichhörnchen. Andre hervorragende Bauten sind die *Ohio State University* (700 Studenten), das *Central Ohio Lunatic Asylum*, das *Deaf and Dumb*

Asylum, das *State Penitentiary*, die *United States Barracks* (mit hübschem Park), das *Court House*, das *Starling Medical College*, das *Idiot Asylum*, das *Blind Asylum* und der *Board of Trade*. Am N.-Ende der Stadt der hübsche **Goodale Park*.

Von Columbus nach *Cincinnati* s. S. 274. Eisenbahnen ferner nach *Baltimore* und *Washington*, nach *Toledo*, *Cleveland*, *Indianapolis* etc.

Weiter mehrere kleine Stationen. 240 M. *Urbana;* 266 M. *Piqua.* Bei (276 M.) *Bradford Junction* teilt sich die Bahn, l. nach Indianapolis (S. 270) und St. Louis (S. 279), r. nach Chicago. Bei (297 M.) *Union City* beginnt *Indiana.* — 350 M. *Marion.* — 390 M. **Logansport** (184m; *Murdock*, *New Barnett*, \$2½-3), Stadt von 13 328 Einw., an der Vereinigung des *Wabash River*, *Eel River* und *Wabash & Erie Canal*, ist ein wichtiges Bahncentrum (vgl. S. 271). — 415 M. *Winamac;* 439 M. *La Crosse;* 466 M. *Crown Point.*

507 M. **Chicago** *(Canal Str. Station)* s. S. 250.

43. Von Baltimore nach Chicago.

853 M. Baltimore & Ohio Railroad in 27 St. (Fahrpreis \$17; Schlafwagen \$5). Gegend streckenweise schön. — Von New York nach *Chicago* auf dieser Route s. S. 249.

Von Baltimore bis (40 M.) *Washington* s. R. 40. Weiter in n.w. Richtung durch *Maryland* (S. 218). Jenseit (76 M.) *Dickerson's* wird l. der *Potomac* sichtbar. Bei (83 M.) *Washington Junction* oder *Point of Rocks* (70m) ein Tunnel durch einen Vorsprung der vom Blue Ridge auslaufenden *Catoctin Mts.* (Zweigbahn nach *Frederick*, 15 M.).

Das Thal verengt sich, die Berge steigen steiler auf. Bei (93 M.) *Weverton* (76m; Zweigbahn nach *Hagerstown*, S. 208) fand die Schlacht von South Mountain am 14. Sept. 1862 statt. Landschaft sehr malerisch. Die Bahn überschreitet den Potomac und tritt in den Staat *West-Virginien* bei

95 M. **Harper's Ferry** (85m; *Conner's*, \$2; *Morrell Ho.*, *Hill-Top Ho.*, *Lookwood Ho.*, auf der Höhe), auf einer Landzunge am Zusammenfluß des Potomac und *Shenandoah*, zwischen den *Maryland Heights* und den *Virginian* oder *Loudoun Heights* schön gelegen (mit *Bolivar* 1762 Einw.). Das Städtchen ist bekannt durch den Aufstand John Brown's (s. unten), eines der Ereignisse, die den Bürgerkrieg einleiteten. Rüstkammer und Zeughaus wurden im Bürgerkriege zerstört und nicht wieder aufgebaut.

John Brown von Ossawattomie, an der Spitze einer Schar von etwa 20 bewaffneten Abolitionisten, drang in der Nacht des 16. Okt. 1859 über die Brücke in Harper's Ferry ein und besetzte das Arsenal, in der Absicht die Negersklaven zu befreien und den Blue Ridge zur Basis des Kampfes gegen die Sklavenhalter zu machen. Die Neger erhoben sich indes nicht und Brown mit den meisten seiner Gefährten wurde nach zehntägigem Kampfe von einer Abteilung Marinetruppen, die der virginischen Miliz zu Hilfe kam, gefangen oder getötet. Das kleine Maschinenhaus nahe beim Bahnhof, in dem Brown den letzten Widerstand leistete, ist nach Chicago gebracht worden (S. 251). John Brown und sechs seiner Genossen wurden am 2. Dez. bei Charlestown (S. 306), 7 M. s.w., gehängt.

Lohnender Spaziergang vom Bahnhof zur (5-10 Min.) Höhe des Berg-

vorsprungs (c. 90m über dem Fluß), mit schönem Blick auf die Vereinigung der Flüsse und den Einschnitt, den ihre Wasser durch den Blue Ridge gebrochen haben. Gerade unterhalb, an der Shenandoah-Seite, liegt *Jefferson's Rock*, eine seltsame Felsbildung. Man kann von hier dem Pfade hoch über dem Shenandoah folgen und weiter auf der Fahrstraße an dem großen *Storer College* zum (1 M.) Gipfel des Bergrückens, den *Bolivar Heights*, hinansteigen, mit herrlicher Aussicht auf das reiche und fruchtbare *Shenandoah-Thal* oder Thal von Virginien (S. 305), im Hintergrunde das 30 M. entfernte Allegheny-Gebirge. N. das Schlachtfeld von *Antietam* (S. 305). — Schöne Spazierfahrt auf der Straße am Fuß der Felsen um das Vorgebirge herum. — Die Besteigung der **Maryland Heights** (443m), mit schöner Aussicht, erfordert 1½ St.; Reitweg jenseit der Potomacbrücke l. hinan, nach 1 St. den anscheinend schlechtern Weg l.

Die Bahn verläßt den Potomac. 103 M. *Shenandoah Junction* ist Knotenpunkt der Bahn durch das Shenandoah-Thal (R. 66b). — 114 M. *Martinsburg*, Knotenpunkt für Harrisburg (S. 208). Die Bahn überschreitet den *North Mt.* (167m) und tritt wieder an den Potomac, an dessen andrer Seite die Ruinen von *Fort Frederick* (1755) erscheinen. Weiter längs des vielgewundenen Flusses, zu dessen Seiten steile Berge aufsteigen. Jenseit (184 M.) *Patterson's Creek* kreuzt die Bahn den Potomac und tritt wieder in den Staat Maryland. — 192 M. *Cumberland* (195m; Queen City Hotel, mit Bahnrestaur., $2-3), Stadt von 12729 Einw., mit großen Walzwerken und Glashütten.

Cumberland ist Knotenpunkt einer Bahn nach (150 M.) *Pittsburg* (S. 214), durch das malerische *Youghiogheny-Thal*, über *Connellsville* und *McKeesport*.

Weiter stets am Potomac entlang; Landschaft abwechslungsreich und malerisch. Jenseit (215 M.) *Keyser* überschreitet die Bahn zweimal den Potomac, verläßt ihn dann bei (220 M.) *Piedmont* (283m) und beginnt den Anstieg zum Kamme des **Allegheny-Gebirges.** — 228 M. *Franklinville* (518m); 234 M. *Swanton Water Station* (695m); 237 M. *Altamont* (798m), höchster Punkt der Bahn. Nun langsam hinab, zuerst durch die *Glades*, einen ziemlich ebenen Strich auf dem Kamme der Alleghenies, mit den Quellbächen des *Youghiogheny.* — 240 M. *Deer Park Hotel* (743m), großes Sommerhotel ($3); 243 M. *Mountain Lake Park;* 246 M. *Oakland* (722m; Oakland, $3-4; Glades, $3), besuchter Sommerfrischort in schöner Umgebung; 256 M. *Terra Alta* (775m). Die Bahn senkt sich durch zahlreiche Einschnitte und Tunnels in das Thal des *Cheat River*, den sie bei (267 M.) *Rowlesburg* überschreitet (*Aussicht r.); dann abermals steil hinan zum Kamme von *Laurel Hill*, über mehrere wilde Schluchten. 274 M. *Cassidy's Summit* (565m). — Hinter (275 M.) *Tunnelton* (555m) der ¾ M. l. *Kingwood Tunnel.* — 281 M. *Newburg* (370m). Bei (294 M.) *Grafton* (302m), am *Tygart's Valley River*, tritt die Bahn aus dem Gebirge heraus und führt, von der Linie nach Parkersburg, Cincinnati und St. Louis (S. 279) r. abzweigend, n.w. am *Tygart's River* abwärts. Jenseit (316 M.) *Fairmount* (266m), an dem von hier ab schiffbaren *Monongahela*, tritt sie in die malerische Schlucht des *Buffalo Creek* und durchdringt die Paßhöhe (350m) mittels eines langen Tunnels. Hinab am *Fish Creek* entlang, durch mehrere Tunnels, nach (382 M.) *Moundsville* (195m), am l. Ufer des Ohio.

Der Ort hat seinen Namen von einem indianischen Grabhügel (Mound), 21m h. und 250m im Umfang, in dem zwei Grabkammern mit drei Skeletten gefunden wurden.

Bei (389 M.) *Benwood* überschreitet die Bahn den Fluß und tritt in den Staat *Ohio*. Von hier ab gilt mittlere Zeit (S. XVIII).

Wheeling (196m; *Windsor*, \$ 2½-4; *McClure Ho.*, \$ 2½-3), am Ohio, 4 M. oberhalb Benwood, ist die größte Stadt von West-Virginien (34522 Einw.); bedeutende Fabriken von Nägeln, Eisen-, Thon- und Glaswaren (Jahreswert \$ 11500000). Eisenbahnen nach Pittsburg (S. 217) etc.

Bei (390 M.) *Bellaire* (199m) verläßt die Bahn den Ohio; weiter in w. Richtung. — 468 M. *Zanesville* (216m; Clarendon, \$ 2½; Kirk Ho., \$ 2), Fabrikstadt mit 21009 Einw., an der Vereinigung des *Muskingum* und *Licking River*. Über den erstern führt eine 155m l. Brücke. — 494 M. *Newark* (250m; Warden, \$ 2), gewerbreiche Stadt von 14270 Einw., Kreuzungspunkt des Pittsburg, Cincinnati & St. Louis Railroad (S. 235). Weiter in n.w. Richtung nach (556 M.) *Mansfield* (S. 235) und (582 M.) *Chicago Junction*, wo die Bahn sich teilt, l. nach Chicago, r. nach *Sandusky* (S. 240). Die weiteren Stationen sind unbedeutend. 670 M. *Defiance*; 823 M. *Miller's*.

853 M. **Chicago** *(Monroe Str. Station)* s. S. 250.

44. Von Buffalo nach Chicago.

a. Lake Shore & Michigan Southern Railroad.

540 M. Eisenbahn in 14-20 St. (Fahrpreis \$ 14; Schlafwagen oder Parlor-Car \$ 3). Diese Bahn umzieht das S.-Ufer des *Erie-Sees*. Von New York nach Chicago auf dieser Route s. S. 248.

Buffalo s. S. 171. Erste wichtigere Station ist (40 M.) *Dunkirk*, wo die Bahn an den Erie Railway anschließt (vgl. S. 249). Hübsche Blicke r. auf den Erie-See. — 54 M. *Brocton Junction* (für Chautauqua etc.) s. S. 217. Bei (68 M.) *State Line* beginnt *Pennsylvanien* (S. 187).

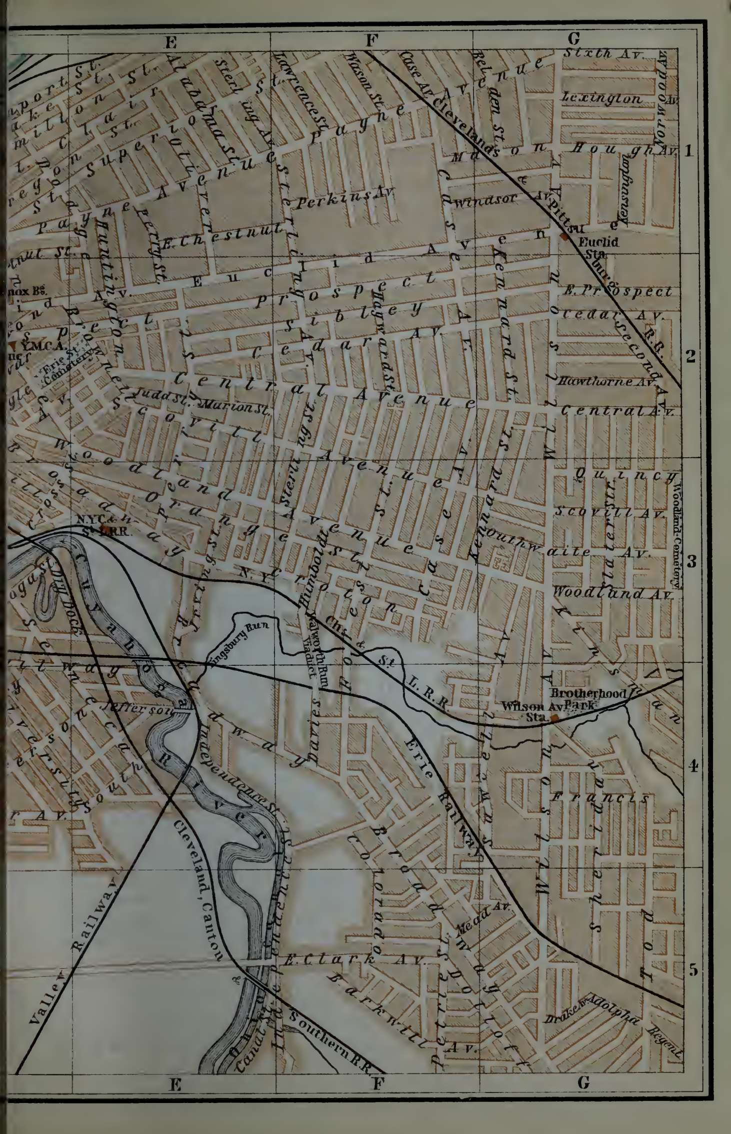
88 M. **Erie** (*Reed Ho.*, \$ 2-3; *Moore*, \$ 2; *Ellsworth; Massasauga Point*, am See), lebhafte Handelsstadt mit 40464 Einw. und gutem, von *Presque Isle* umschlossenen Hafen am Erie-See, steht an der Stelle eines 1749 erbauten französischen Forts und war das Hauptquartier Commodore Perry's, als er 1813 die britisch-canadische Flotte schlug. Bahnen führen von hier nach Philadelphia (S. 206), Pittsburg (S. 217) etc. — 103 M. *Girard* (S. 217). — Jenseit (108 M.) *Springfield* tritt die Bahn in den Staat *Ohio* (den „Buck-eye State" oder Kastanien-Staat, so genannt von dem Buckeyebaum oder der gelbblühenden Roßkastanie, Aesculus flava oder glabra). — 129 M. *Ashtabula*, Knotenpunkt einer Bahn nach Oil City, Pittsburg etc. — 154 M. *Painesville*, gleichfalls Knotenpunkt für Pittsburg.

183 M. **Cleveland.** — Bahnhöfe: *Union Depot* (Pl. C 1, 2), am Ende von Bank Str.; *Erie Depot* (Pl. C 2), beim Viadukt; *New York, Chicago & St. Louis Railroad* (Pl. E 3), Broadway; *Cleveland & Canton Railroad* (Pl. D 2), Ontario Str.; *Valley Railway* (Pl. C 2), South Water Str.

Hotels. Hollenden (Pl. a; D 2), Superior Str., Ecke von Bond Str., großes Haus, Amer. Plan \$ 3-5, Eur. Plan, Z. von \$ 1 ab; *Stillman




CLEVELAND.
1 : 36.500
Feet
Mètres
Lake Erie
Breakwater
Harbour
Ship Channel
Lakeshore & Michigan Southern R.R.
Union Depot
Lighthouse
Cleveland Theatre
Court House
City Hall
Central Police Sta.
Erie Depot
Valley Depot
Cl. Canton & ... Depot
Waterworks
Reservoir
Hungarian Cemetery
Jewish Cemetery
Monroe St. Cemetery
North Brooklyn Cemetery
Cemetery
South Side Park
N.Y. C. & St. L. R.R.
C.C.C. & I. R.R.
Wagner & Debes Geog. Estab. Leipzig





(Pl. b; D 2), in Euclid Ave. hübsch gelegen, gute Küche, $ 3½-5; Weddell (Pl. c; C2), Superior Str., für Kaufleute, $ 3-5; Forest City (Pl. d; C2), Monument Park, $ 2½-3; Kennard (Pl. e; C2), $ 3; American (Pl. f; C2), $ 2-2½; Pence, $ 2.

Restaurants. Hollenden, s. oben; Lennox, Ecke von Euclid Ave. und Erie Str.; De Klyn, Heyse & Weißgerber, Euclid Ave.; Stranahan, in der Arcade.

Tramways durch die Hauptstraßen nach allen Richtungen. — Cab vom Bahnhof zum Hotel jede Person incl. Gepäck 50 c.; die Stunde $ 1½; andre Fahrten im Verhältnis; nach 11 U. Ab. 50 c. Aufschlag.

Vergnügungsorte. *Opera House* (Pl. D 2), Euclid Ave.; *Music Hall* (Pl. D 2; 5000 Plätze); *Lyceum Theatre* (Pl. C 2); *Star Theatre* (Pl. D 2); *Cleveland Theatre* (Pl. C 2).

Post Office (Pl. D 2), East Public Sq.

Cleveland (177m), die zweite Stadt von Ohio, mit (1890) 261 353 Einw., liegt am S.-Ufer des Erie-Sees an der Mündung des kleinen *Cuyahoga* und macht mit seinen breiten gutgepflasterten Straßen, seinen grünen Rasenplätzen und Squares und seinen zahlreichen Bäumen („Forest City“) einen ungemein freundlichen Eindruck.

Cleveland wurde 1796 gegründet, entwickelte sich aber nur langsam bis zur Eröffnung des Ohio-Kanals, der den Erie-See mit dem Ohio verbindet (1834). Es hatte 1830 nur 1000 Einw., 1860 bereits 43417 und 1880 100142. In den 10 Jahren 1880-90 hat es um 60% zugenommen. Cleveland hat die bedeutendsten Schiffsbauwerfte in den Verein. Staaten: in den J. 1889 und 1890 wurden hier Fahrzeuge mit einem Gesamt-Tonnengehalt von 71322 Tons gebaut. Die Erzeugnisse seiner umfangreichen Eisen- und Stahlwerke erreichen einen Jahreswert von $ 36000000. Cleveland ist Sitz der Standard Oil Co. und treibt von seinem trefflichen Hafen aus einen sehr bedeutenden Handel. Die meisten Fabriken liegen im Flußthal unterhalb des Stadtniveaus oder in West Cleveland. Der Gesamtwert der Fabrikate betrug 1890 $ 105000000.

Hauptverkehrsader der Stadt ist Superior Street (Pl. C-F 2, 1), eine schöne breite Straße, deren W.-Ende von ansehnlichen Geschäftshäusern eingefaßt ist, z. B. dem *Perry-Payne Building* (No. 103-109). Die Straße erweitert sich bald zum **Monumental Park* oder *Public Square* (Pl. C D 2), mit Denkmälern des *Commodore Perry* (S. 246) und *General Moses Cleaveland* (1754-1806), des Gründers und Taufpaten der Stadt. An der NO.-Ecke des Square das *Post- & Zollamt* (Pl. D 2), an der NW.-Ecke das alte *Court House* (Pl. C 2). An der N.-Seite, Ecke von Ontario Str., das stattliche Gebäude der **Society for Savings* (Pl. C 2), 1849 gegründet und jetzt Spareinlagen von über 20 Millionen Dollars enthaltend. Die Gesellschaft hat keine Aktionäre und der ganze Geschäftsgewinn wird an die 45000 Depositäre verteilt. Vom Dach schöne *Aussicht. — In Superior Str., gleich hinter der Post, liegt *Case Hall* (Pl. D 2), mit einer Bibliothek von 30000 Bänden; daneben die stattliche *City Hall* (Pl. D 2).

*Euclid Avenue (Pl. D-G 2, 1), an der SO.-Ecke des Public Square beginnend, ist anfangs gleichfalls eine wichtige Geschäftsstraße und enthält weiterhin eine Reihe schöner, von hübschen Anlagen und schattigen Bäumen umgebener Wohnhäuser. L. die bis Superior Str. durchgehende *Arcade (Pl. D 2), 120m lang, 55m br. und 43m h., mit fünf schönen Balkonen im Innern. Unweit Erie Str. die *Public*

Library (70 000 Bde.) und an der Ecke das *Lennox Building* (Pl. D 2). Weiterhin einige schöne Kirchen. $4^1/_2$ M. vom Public Square (Tramway) der schöne *WADE PARK, gegenüber die WESTERN RESERVE UNIVERSITY *(Adelbert College* und *Cleveland Medical College)* und die *Case School of Applied Sciences.* Die Avenue endet $1^1/_2$ M. weiter beim *LAKE VIEW CEMETERY, mit dem schönen **Garfield-Denkmal* (Eintr. 10 c.), 1890 mit einem Aufwand von $ 130 000 errichtet; von der Spitze (50m) herrliche *Aussicht über Stadt und Umgebung.

Prospect Street (Pl. D-G 2), die südl. Parallelstraße von Euclid Ave., steht dieser an Schönheit wenig nach. An der Ecke von Erie Str. das stattliche Gebäude der *Young Men's Christian Association* (Pl. D 2). — Viel besucht wird ***Gordon's Park**, im NO. der Stadt am See, Di. und Sa. dem Publikum geöffnet. — Die große neue *Markthalle* (P. D 2) in Ontario Str. ist eine der schönsten des Landes.

Cleveland ist mit *West Cleveland*, auf der andern Seite des Cuyahoga-Thals, durch einen gewaltigen 325m langen *VIADUKT (Pl. C 2) verbunden, der mit Recht für ein Hauptwerk der Ingenieurkunst gilt. Der Viadukt, 1878 mit einem Kostenaufwand von $ 2 200 000 vollendet, besteht größtenteils aus Stein; der mittlere Teil, aus Eisengitterwerk, öffnet sich zum Durchlaß der Schiffe. Der Blick von hier auf das Fabrikviertel im Thal ist großartig, besonders bei Nacht. Noch drei andre ähnliche Viadukte sind an andern Punkten der Stadt vorhanden (s. Pl. D 2, F 3).

Zu Wagen kann man über den Viadukt, dann durch *Lakeside Ave.* und *Detroit Str.* nach (8 M.) *Rocky River* fahren, einem im Sommer viel besuchten Vergnügungsort.

Besuchenswert ist auch der große *Oil District* am S.-Ende von Wilson Ave. (vgl. Pl. G 5), mit den umfangreichen Petroleumteichen und Reinigungswerken der *Standard Oil Co.*

Die mächtigen ORE DOCKS des New York, Pennsylvania & Ohio R. R. an der W.-Seite der Stadt enthalten manchmal bis zu 2 000 000 Tons Eisenerz. Auch der *Hafen* (Pl. A B 1, 2) und der 2 M. lange *Wellenbrecher* verdienen einen Besuch.

Cleveland ist ein wichtiges Bahncentrum, von dem Linien nach *Pittsburg* (S. 214), *Marietta*, *Columbus* (S. 235), *Cincinnati* (S. 275), *Toledo* (s. unten), *Buffalo* (S. 171), *Chicago* (S. 250) etc. auslaufen. Auch Dampfboote nach allen wichtigern Punkten der großen Seen.

Bei (208 M.) *Elyria* teilt sich die Bahn in zwei Arme, die aber in Millbury (s. unten) wieder zusammentreffen. Die wichtigste Station des r. Zweiges ist (243 M.) **Sandusky** (*West Ho.*, *Sloane Ho.*, $ 2-3), Stadt von 18471 Einw., mit gutem Hafen und bedeuten dem Fisch- und Obsthandel. — Der linke, mehr landeinwärts laufende Arm führt über (218 M.) *Oberlin*, mit einer Schule für weiße und farbige Knaben und Mädchen, und (239 M.) *Norwalk.* — 288 M. *Millbury.*

296 M. **Toledo** (*Boody Ho.*, $ $2^1/_2$-4; *Madison*, *Jefferson*, *Burnett*, $ 2-$2^1/_2$), Stadt von 81 434 Einw. am *Maumee River*, 6 M. vom Erie-See, mit bedeutendem Handel in Korn, Kohlen, Eisenerz

und Holz und zahlreichen Fabriken (Gesamtwert der Fabrikate 1890 $ 15 000 000). Erwähnung verdienen die **Public Library* (35 000 Bde.), das *Kriegerdenkmal* und das *Toledo Club House*. Eine der hier erscheinenden Zeitungen heißt die *ToledoBlade* (Klinge). Zahlreiche hübsche Ausflüge lassen sich im Sommer auf dem Maumee unternehmen.

Von Toledo nach Detroit, 65 M., Eisenbahn in 2-3 St. Die wichtigsten Zwischenstationen sind (25 M.) *Monroe* und (44 M.) *Trenton*. — 65 M. *Detroit* s. S. 242.

Die Bahn verzweigt sich abermals bis Elkhart (s. unten). Die 'Air Line' (von den direkten Zügen befahren) betritt bei (337 M.) *Archibald* den Staat *Indiana* (den „Hoosier State") und führt über (375 M.) *Waterloo*, (387 M.) *Kendallville* und (419 M.) *Goshen* nach (429 M.) *Elkhart*. Die „Old Line" tritt jenseit (307 M.) *Sylvania* in den Staat *Michigan* („Wolverine State") und berührt (329 M.) *Adrian* (247m; 8756 E.), inmitten eines reichen Ackerbaubezirks, (362 M.) *Hillsdale*, als Sommerfrische besucht, und (420 M.) *White Pigeon*, Knotenpunkt einer Bahn nach *Kalamazoo*, *Grand Rapids* (S. 244) und *Mackinaw* (S. 244).

439 M. *Elkhart* (224m), betriebsame Stadt mit 11 360 E. — 454 M. *South Bend* (221m; Arlington, $ 2-2 1/2), Stadt von 21 819 Einw., am *St. Joseph's River*, ist durch seine Wagen- und Waggonfabriken bekannt (Studebaker's Works). — Von (481 M.) *La Porte*, mit 7621 Einw., führt eine Bahn s.ö. nach Indianapolis (S. 270). — 491 M. *Otis*. *Lake Michigan* (S. 247) erscheint bald r. Bei (499 M.) *Chesterton* beginnt *Illinois* („Prairie State"). Mehrere Vorort-Stationen, dann

540 M. **Chicago** *(Van Buren Str. Station)*, s. S. 250.

b. New York, Chicago & St. Louis Railroad.

523 M. Eisenbahn *(„Nickel Plate Line")* in 18 St. (Preise wie oben).

Buffalo s. S. 171. Bis (183 M.) *Cleveland* (S. 238) führt die Bahn der oben beschriebenen parallel und berührt die gleichen Stationen. Weiter unweit des Erie-Sees entlang. 210 M. *Lorain*, Knotenpunkt einer Bahn nach *Elyria* (S. 240). Jenseit (221 M.) *Vermillion* wendet sich die Bahn l. landeinwärts. 240 M. *Kimball;* 248 M. *Bellevue;* 280 M. *Fostoria*, Knotenpunkt mehrerer Bahnen; 300 M. *McComb*. Jenseit (349 M.) *Payne* beginnt *Indiana* (s. oben).

371 M. **Fort Wayne** (236m; *Aveline Ho.*, *Wayne Ho.*, $ 2 1/2-3), Fabrikstadt von 35 393 Einw., am *Maumee River*, der hier durch die Vereinigung des *St. Joseph* und *St. Mary* entsteht, nimmt die Stelle eines 1764 erbauten Forts ein, das in der Kolonialgeschichte eine bedeutende Rolle spielte, und ist ein wichtiges Bahncentrum (s. S. 235, 278). — Bei (424 M.) *Tippecanoe* besiegte Gen. Harrison („Old Tippecanoe") 1812 den Indianerhäuptling Tecumseh an der Spitze der Miamis und Shawnees. — 514 M. *Grand Crossing*.

523 M. **Chicago** *(Van Buren Str. Station)* s. S. 250.

c. Michigan Central Railroad.

536 M. North Shore Line („*Niagara Falls Route*") in 15-22 St. (Preise wie oben). Diese Bahn führt an der N.-Seite des Erie-Sees durch die canadische Provinz Ontario und gewährt eine gute Aussicht auf die Niagara-Fälle (s. unten). Gepäck, das nach Stationen der Verein. Staaten durchgeht, wird nicht revidiert; Handgepäck wird während der Fahrt über die Cantileverbrücke (S. 183) untersucht.

Buffalo s. S. 171. Die Bahn führt am r. Ufer des Niagara River (S. 179) abwärts nach (22 M.) *Niagara Falls*, New York (S. 178), und (24 M.) *Suspension Bridge* (S. 178), und überschreitet dann den Strom auf der S. 183 beschriebenen *Cantilever Bridge* (*Aussicht auf die Stromschnellen) nach (25 M.) *Clifton* (S. 178). Von hier südl. am *Victoria Park* (S. 182) entlang nach (26 M.) *Niagara Falls* (Ont.) und (27 M.) *Falls View*, wo sämtliche Züge 5 Min. halten (aussteigen wegen der herrlichen *Aussicht auf die Niagarafälle, S. 182). Dann wendet die Bahn sich l. (W.). 38 M. *Welland*, Städtchen von 2035 Einw. am *Welland Ship Canal* (27 M. lang), der den Ontario- mit dem Erie-See verbindet, ist Knotenpunkt einer direkten Bahn nach Buffalo und einer Bahn nach *Port Dalhousie.* Von (79 M.) *Hagersville* führt eine Zweigbahn nach *Hamilton* (S. 245). — 139 M. **St. Thomas** (*Grand Central*, \$2-2½), betriebsame Stadt mit 10370 Einw., Knotenpunkt von Bahnen nach Toronto, London (S. 245), St. Clair (S. 244) und *Port Stanley*, dem Haupthafen an der N.-Seite von Lake Erie, 8 M. südl. — 194 M. *Fargo;* 220 M. *Comber;* 234 M. *Essex Centre.* Von (250 M.) *Windsor* (International Hotel, \$1-2) wird der Zug mittels Dampftrajekt über den *Detroit River* nach (251 M.) *Detroit* befördert.

Detroit. — Hotels. Cadaillac, Michigan Ave., \$2½-4; Russell House, Campus Martius, \$3-3½; The Wayne, gegenüber dem Michigan Central R. R. Depot, \$2-3½; Leiders, Congress Str., \$2-3. — *Swan's Restaurant*, 87 Woodward Ave.

Tramways in allen wichtigen Straßen (5 c.). — Cabs: Fahrt innerhalb des Stadtbezirks jede Person 50 c.; erste Stunde 1-4 Pers. \$1½, jede weitere Stunde \$1; Koffer 15 c.

Dampfähren alle ¼ St. vom Ende von Woodward Ave. nach *Belle Isle* und *Windsor*, und alle ½ St. vom Ende von Joseph Campau Ave. nach *Belle Isle* und *Walkerville.* — Dampfboote nach Put-in-Bay Islands (S. 246), St. Clair, Cleveland, Buffalo, Port Huron, Sault Ste. Marie, Mackinaw und andern Punkten an den großen Seen.

Post Office, Griswold Str.

Detroit (176m), die größte Stadt von Michigan, mit 205876 Einw., liegt 18 M. vom Erie-See, am N.-Ufer des Detroit River, der diesen mit dem kleinen *Lake St. Clair* (161m), gleich oberhalb der Stadt, und dem Huronsee (S. 247) verbindet. Detroit ist eine gut gebaute Stadt mit baumreichen Straßen und Plätzen, bedeutendem Handel in Getreide, Wolle, Schweinefleisch und Kupfer und ansehnlichen Fabriken. Die Straßen sind schachbrettartig angelegt und von strahlenförmig auslaufenden Avenues durchschnitten. Die Stadt wird durch ein Netz 45-53m hoher Stahltürme elektrisch beleuchtet.

Die Stelle des heutigen Detroit wurde von Franzosen 1670 und 1679 La Salle) besucht Im J. 1701 gründete hier der Sieur de la Motte Ca-

daillac (S. 89) das *Fort Pontchartrain*, das 1760 in englischen Besitz kam und 1763-64 15 Monate lang mit Erfolg gegen den Indianerhäuptling Pontiac verteidigt wurde. Es wurde 1783 an die Unionsstaaten abgetreten, gelangte aber thatsächlich erst 1796 in die Hände der Amerikaner und wurde 1824 mit c. 1500 Einw. zur Stadt erhoben. Die Bevölkerung stieg bis 1850 auf 21019, bis 1880 auf 134834 Seelen.

Einen Begriff von dem Umfange der Schiffahrt auf den großen Seen des Westens gewährt die Thatsache, daß der Gesamt-Tonnengehalt der Schiffe, die während der sieben Monate, in denen die Schiffahrt offen ist, Detroit passieren (1890 36 Millionen Tons), nicht viel geringer ist als der der jährlich in London und Liverpool ein- und auslaufenden Schiffe zusammengenommen (1890 London 20962500 Tons, Liverpool 16622400 Tons).

Die Haupterzeugnisse der Fabriken von Detroit, deren Wert im J. 1890 auf $ 80000000 geschätzt wurde, sind Eisen- und Stahlwaren, Eisenbahn- und Tramwagen und Räder, Öfen, Droguen und Tabak.

Woodward Avenue, die vom Fluß nach N. und S. auslaufende Hauptverkehrsader der Stadt, teilt dieselbe in zwei fast gleiche Hälften. An ihrem S.-Ende liegen die hauptsächlichsten *Dampfbootwerfte* und der Landeplatz der Dampffähre nach Windsor (S. 242). 10 Min. vom Fluß erweitert sich die Avenue zum Campus Martius, von dem *Michigan Avenue* und *Gratiot Avenue* l. und r. auslaufen. L. City Hall, mit großer Turmuhr (Zifferblatt 2,5m im Durchmesser); davor ein *Kriegerdenkmal* von Randolph Rogers.

In Gratiot Ave., beim Campus Martius, die **Public Library**, mit 100000 Bänden und einigen histor. Merkwürdigkeiten. In Griswold Str., der w. Parallelstraße von Woodward Ave., das **Postamt** (Neubau in Port Str. im Werk). An der Ecke von Griswold Str. und Grand River Ave. die *Young Men's Christian Association.*

Etwas weiter erreicht Woodward Avenue den *Grand Circus Park*, einen Square mit Bäumen und Springbrunnen. An der Ecke von Edmund Place, 10 Min. weiter, die **First Unitarian Church* und *First Presbyterian Church*, zwei schöne Kirchen im roman. Stil. R., am obern Ende von Martin Place, das stattliche *Harper Hospital* und etwas weiter, an der Ecke von Willis Ave., das *Grace Hospital;* dann l. der *Detroit Athletic Club.* Das N.-Ende von Woodward Ave. und die anstoßenden Straßen sind das vornehmste Wohnungsviertel der Stadt.

Jefferson Avenue, die 5 Min. vom Fluß Woodward Ave. rechtwinkelig schneidet, enthält mehrere der größten Geschäftshäuser. Fort Pontchartrain (s. oben) stand an der Ecke von Jefferson Ave. und Shelby Str., zwei Häuserquadrate w. von Woodward Ave. L. weiterhin die *Academy of the Sacred Heart*, die röm.-kath. *Kathedrale St. Peter & Paul* und das *Jesuitenkolleg.* Schräg gegenüber, an der Ecke von Jefferson Ave. und Hastings Str., c. 10 Min. ö. von Woodward Ave., das *Kunstmuseum (9-4 U., 25c., So. 2-4 U. frei).

Das Museum besteht hauptsächlich aus der *Scripps Collection* alter Meister und der *Stearns Collection* japanischer, chinesischer und ostindischer Merkwürdigkeiten. Die erstere enthält ein Gemälde von *Rubens* (David und Abigail), Federzeichnungen von *Raphael* und *Michel Angelo*, und Werke von (oder angeblich von) *Lippi*, *Pinturicchio*, *Masaccio*, *Bellini*, *Leon. da Vinci*, *Massys*, *Tizian*, *A. del Sarto*, *Correggio*, den *Carracci*, *Guido Reni*, *Cuyp*, *Rembrandt*, *Teniers*, *Murillo*, *Corn. de Vos*, *de Hooch* etc.

Jefferson Ave. No. 1022-1056, bei Elmwood Str., die großen

Michigan Stove Works, in deren Hof (nach der Avenue zu) ein Baumstumpf mit einer Figur Pontiacs (S. 243) angeblich die Stelle bezeichnet, an der der Häuptling den Capt. Dalzell und seine Truppen 1763 überraschte und niedermachte.

Ungefähr 3 M. von Woodward Ave. erreicht man die über einen Flußarm nach *BELLE ISLE führende Brücke, einem 280 ha großen öffentlichen Park mit stattlichen Bäumen und vielen hübschen, noch im Naturzustande belassenen Partieen. Parkwagen zu Spazierfahrten stehen bereit. Vom O.-Ende hübscher Blick auf den Lake St. Clair. Fähren s. S. 242.

Einen Besuch verdienen noch **Elmvood Cemetery*, im ö. Teil der Stadt, 1/2 M. n. von Jefferson Ave.; *Fort Wayne*, am Fluß, 3 1/2 M. w. von Woodward Ave. (Tramway durch Fort Str.), und die *Exposition Buildings*, 1/2 M. weiter w. (jährliche Ausstellungen). — Ein breiter Boulevard umzieht vom Fluß aus die ganze Stadt.

Hübsche Punkte in der Umgebung sind *Grosse Pointe* am Lake St. Clair, 9 M. ö., mit zahlreichen Landhäusern; *St. Clair Flats*, ein beliebtes Fisch- und Jagdrevier, mit auf Pfählen erbauten Hotels und Cottages; *Windsor* (S. 242); *Mt. Clemens* (s. unten); *St. Clair Springs* (Oakland Hotel, $ 3) und *Put-in-Bay Islands* (S. 246).

Von Detroit nach *Toledo* s. S. 241.

Von Detroit nach Lansing und Grand Rapids, 150 M., Eisenbahn in 4-5 St. — 23 M. *Plymouth.* — 85 M. **Lansing** (*Downey*, *Hudson*, $ 2), die Hauptstadt von Michigan, gewerbreiche Stadt von 13102 Einw. am *Grand River.* — 150 M. **Grand Rapids** (*Morton Ho.*, $ 2 1/2-4; *Sweet's*, $ 2-3), ansehnliche Stadt mit 60278 Einw., deren Fabriken ihre Wasserkraft von einem 6m h. Fall des Grand River erhalten (Wert der Fabrikate 1890 $ 20000000).

Von Detroit nach Port Huron, 59 M., Eisenbahn in 1 3/4 St. — 22 M. *Mt. Clemens* (Sherman, Avery, $ 2-3). — 59 M. *Port Huron*, s. S. 246.

Von Detroit nach Mackinaw City (*Mackinac Island*), 290 M., Eisenbahn in 13 St. — Diese Bahn durchschneidet fast ganz Michigan von N. nach S. und führt durch eine der waldreichsten Gegenden der Union. 60 M. *Lapeer;* 87 M. *Vassar*, Knotenpunkt einer Bahn nach (22 M.) *Saginaw City* (46322 Einw.). — 108 M. **Bay City** (*Fraser Ho.*, $ 2 1/2-3), unweit der Mündung des *Saginaw* in die *Saginaw Bay*, mit 27839 Einw. und bedeutendem Handel in Holz, Fischen und Salz. — 142 M. *Alger;* 227 M. *Gaylord.* — 290 M. *Mackinaw City* (Wentworth, $ 2), mit 333 Einw., liegt am N.-Ende von Michigan an der 4 M. br. *Straße von Mackinac*, die den Michigan- und Huronsee verbindet. Dampfboote fahren von hier im Anschluß an die Züge nach *St. Ignace* (S. 267) und (8 M.) *Mackinac Island* (s. unten), sowie nach *Sault Ste. Marie* (S. 269), *Manistique* etc.

***Mackinac Island**, eine bewaldete Felseninsel von 9 M. Umfang, umschließt auf kleinem Raum eine Fülle landschaftlicher Schönheiten und wird als Sommeraufenthalt viel besucht. An der S.-Seite der jetzt zum „Nationalpark" erklärten Insel liegt das malerische Dorf *Mackinac* (750 Einw.), darüber auf einem Felsen *Fort Mackinac* und etwas landeinwärts die Trümmer des von den Engländern erbauten *Fort Holmes* (90m), mit schöner Aussicht. Das größte Hotel der Insel ist *Plank's Grand Hotel* (1300 Betten; $ 3-5) auf einer Anhöhe nahe beim Dorf; gute Unterkunft auch im *Astor House* ($ 2-3), *Mission House* ($ 2-3), *New Murray* ($ 2-3), *Island House* ($ 2 1/2-3), *Grand Central* ($ 2-3) und andern kl. Gast- und Logierhäusern. Die besuchenswertesten Punkte der Insel sind der **Arch Rock*, an der O.-Seite, 45m hoch; der *Lover's Leap* (44m); *Robertson's Folly*, der *Giant's Causeway*, *Sugar Loaf Rock*, *Scott's Cave*, etc. Ausflüge nach *St. Ignace* (S. 267), den *Cheneaux Islands*, *Bois Blanc Island* etc. Auch eine Dampfbootfahrt um die Insel ist empfehlenswert. Die Insel wurde von den

frühesten französischen Reisenden viel besucht und blieb im Besitz Frankreichs von 1610 bis 1761, wo sie an England abgetreten wurde, von dem sie 1796 an die Verein. Staaten kam. Das Astor House (s. oben) war 1809-50 Sitz der von Joh. Jacob Astor gegründeten Pelzkompagnie. — Auch von Detroit gehen Dampfboote nach Mackinac Island.

Weiter in westl. Richtung durch Michigan. 269 M. *Wayne Junction;* 281 M. *Ypsilanti*, mit 6129 Einw. und bedeutenden Papierfabriken, am *Huron River*, dem die Bahn nun folgt. — 289 M. **Ann Arbor** (235m; *Cook's*, *Arlington*, *Germania*, $ 2), blühende Stadt von 9341 Einw., auf beiden Seiten des Huron River, ist Sitz der MICHIGAN UNIVERSITY, einer der ersten Hochschulen der Verein. Staaten (2800 Studierende, darunter c. 500 Frauen), mit guten Sammlungen und einer Bibliothek von 80000 Bänden.

327 M. *Jackson* (281m; Ashley, $2), Fabrikstadt mit 20798 Einw. am *Grand River*, Knotenpunkt von Bahnen nach Lansing (S. 244), Grand Rapids (S. 244) etc. Bei (338 M.) *Parma* tritt die Bahn in das fruchtbare weizenreiche Thal des *Kalamazoo River.* — 359 M. *Marshal;* 372 M. *Battle Creek.* — 395 M. *Kalamazoo*, mit 17853 Einw. und einem Baptistenkolleg, ist Knotenpunkt für White Pigeon (S. 241), Grand Rapids (S. 244) und *South Haven.*

Die Bahn wendet sich nun l. (S.) nach (443 M.) *Niles*, am *St. Joseph River* (4197 Einw.). — 469 M. *New Buffalo.* R. erscheint der Michigan-See. — 515 M. *Hammond.*

536 M. **Chicago** *(Illinois Central Station)* s. S. 250.

d. Grand Trunk Railway.

543 M. EISENBAHN in $16^3/_4$-$19^1/_4$ St. (Fahrpreise wie oben). Diese Bahn führt durch den halbinselartigen Teil der Provinz Ontario, einen der fruchtbarsten Distrikte Canadas. — Handgepäckrevision beim Übergang über den Niagara und St. Clair River.

Buffalo s. S. 171. Die Bahn führt am O.-Ufer des Niagara River bis (24 M.) *Suspension Bridge*, wo sie den Strom überschreitet (S. 242). Bei dem canadischen Dorf ($24^1/_4$ M.) *Niagara Falls* wendet sie sich nach W. und führt bei (34 M.) *Merritton* in einem Tunnel unter dem *Welland Ship Canal* (S. 242) hindurch, dessen Schiffe man bei der Ausfahrt über sich erblickt. — 36 M. *St. Catherine's* (Stephenson Ho., $3), freundliches Städtchen (9170 E.) am Welland Canal, mit Mineralquelle. R. erscheint der *Ontario-See.* — 50 M. *Grimsby Park*, mit großem Methodisten-Versammlungsplatz, in einer reichen Obstgegend (Pfirsiche etc.).

68 M. **Hamilton** (77m; *Royal*, $ $2^1/_2$-4; *St. Nicholas*, $ 2), betriebsame Fabrik- und Handelsstadt mit 50348 Einw., liegt am W.-Ende des Ontario-Sees und ist Knotenpunkt der Bahn nach Toronto (auch Dampfboot). — 87 M. *Harrisburg* (214m), Knotenpunkt mehrerer Bahnen; 115 M. *Woodstock* (292m). — 144 M. **London** (245m; *Tecumseh Ho.*, $2-3; *Grigg Ho.*, $ $1^1/_2$-2), wichtiges Ackerbau- und Bahncentrum, mit 31977 Einw. und bedeutendem Handel. — 205 M. *Sarnia* (Bell Chamber, $ $1^1/_2$-$2^1/_2$), Hafenort am Huronsee,

mit 6693 Einwohnern. Die Bahn verläßt Canada und tritt vermittelst eines $1^1/_6$ M. langen *Tunnels unter dem *St. Clair River* in den Staat Michigan.

Der Tunnel, 1889-90 mit einem Kostenaufwand von $ 2700000 (incl. der Zugänge) unter *Joseph Hobson's* Leitung erbaut, besteht aus einer gußeisernen Röhre von 6,1m innerm Durchmesser und ist der längste Flußtunnel der Welt.

Von nun ab gilt mittlere Zeit. 208 M. **Port Huron** (*Huron Ho.*, $ 3), mit 13543 Einw., liegt am Huronsee, an der Mündung des *Black River*, und treibt ansehnlichen Handel (Holz, Fische etc.). — Weiter in s.w. Richtung durch Michigan. — 253 M. *Lapeer* (S. 244). Von (290 M.) *Durand* führt eine Zweigbahn nach *Grand Haven* am Michigan-See, von wo im Anschluß an die Bahn Dampfboot nach *Milwaukee* (S. 258). — 322 M. *Lansing* (S. 244); 367 M. *Battle Creek;* 396 M. *Schoolcraft;* 442 M. *South Bend* (S. 241); 487 M. *Valparaiso;* 522 M. *Blue Island Junction.*

543 M. **Chicago** *(Dearborn Station)* s. S. 250.

e. Dampfbootfahrt.

Man kann die ganze Reise von Buffalo nach Chicago zu Wasser machen, über den Erie-, Huron- und Michigan-See (durchgehendes Billet $ 20). Die Dampfer der Lake Superior Transit Co. gehen von Buffalo (Atlantic Dock, Ende von Evans Str.) am Di., Do. und Sa. 7 U. Nm. ab und fahren nach *Cleveland* (Fahrpreis $ 4), *Detroit* ($ $6^1/_2$), *Port Huron* ($ 7) und *Sault Ste. Marie* ($ 13), das sie in 4 Tagen erreichen. Hier haben sie Anschluß an die Boote der Lake Michigan and Lake Superior Transportation Co., die nach *Milwaukee* ($ 20) und *Chicago* ($ 20; $5^1/_2$ Tage) fahren. — Die Boote sind im ganzen komfortabel; Verpflegung und Schlafkabine sind im Fahrpreis eingeschlossen. Die ganze Fahrt ist lang und ermüdend, doch wird man nach längerer Eisenbahnfahrt vielleicht gern einen Teil der Reise zu Wasser machen. Umsteigkarten mit 15tägiger Gültigkeit werden auf Wunsch an den Kassen ausgegeben. Warme Überkleider sind selbst im Hochsommer angenehm.

Buffalo s. S. 171. Der Dampfer steuert w. durch **Lake Erie** (S. 172); an den Haltstellen hat man meist Zeit ans Land zu gehen, erkundige sich aber vorher beim Kapitän.

80 M. (c. 6 U. Vm., mittlere Zeit) **Erie**, s. S. 238. Der malerische Hafen wird von *Presque Isle* geschützt. Hierher brachte Commodore Perry seine Prisen nach Besiegung der englischen Flotte 1813. — Der Dampfer fährt unweit des waldbedeckten Ufers entlang, Gegen Mittag kommt *Ashtabula* (S. 238) in Sicht.

175 M. (4 U. Nm.) **Cleveland** (S. 238), eine der schönsten Städte an den großen Seen, bietet vom Dampfboot ein sehr malerisches Bild. Das *Garfield Memorial* (S. 240) tritt bei der Annäherung hervor. Der Dampfer hält hier in der Regel mehrere Stunden. — Jenseit Cleveland gewinnt die Uferlandschaft an Reiz. In der Nacht fährt der Dampfer an *Sandusky* (S. 240) vorbei. Die **Put-in-Bay Islands*, an der Mündung des Detroit, werden im Sommer viel besucht (mehrere Hotels).

Der Dampfer biegt nun in den *Detroit River* ein, einen 25 M.

langen, von Schiffen aller Art belebten Strom, an seiner Mündung 4 M., bei der Stadt Detroit nur 1/2 M. breit.

285 M. (8 U.-10 U. 30 Nm.) **Detroit**, s. S. 242.

Das Boot fährt durch den *Canadian Channel* an *Belle Isle* (S. 244) vorbei und tritt in den seichten **Lake St. Clair** (161m), 25 M. im Durchmesser und c. 6m tief. Die schwierige Befahrung des flachen obern See-Endes wird durch einen 1 1/2 M. l. Kanal vermieden. Der See ist mit dem Huronsee durch den 40 M. l. waldumsäumten *St. Clair River* verbunden.

355 M. (4-6 U. Vm.) **Port Huron** (S. 246). Gegenüber am canadischen Ufer liegt *Sarnia* (S. 245). Das Boot fährt über dem S. 246 gen. Tunnel hinweg. Zwischen *Fort Gratiot* und *Fort Edward*, gleich oberhalb Port Huron, verengt sich der St. Clair River auf 300m.

Lake Huron (177m), in den das Boot nun eintritt, ist 270 M. lang, 160 M. br. und 90-550m tief. Er hat gegen 3000 Inseln und wird bisweilen von heftigen Stürmen heimgesucht. Der Dampfer bleibt in der Regel in Sicht des Michigan-Ufers, hält aber nicht vor —

575 M. *Detour*, einem kleinen Hafenort, wo man auf den Chicago Steamer umsteigen kann. Die meisten Reisenden werden indeß vorziehen, durch den schönen, den Huronsee mit dem Obern See verbindenden *St. Mary's River* nach

635 M. (8 U. Vm.) **Sault Ste. Marie** (S. 269) weiterzufahren, von wo der Chicago-Dampfer abfährt. Das Dampfboot, auf welchem man bis hierher gelangt ist, fährt auf dem Lake Superior weiter nach *Duluth* (S. 266; durchgehendes Billet von Buffalo $25). Von Sault Ste. Marie ist *Mackinac Island* (S. 244) leicht zu erreichen.

Der Chicago-Dampfer fährt zurück über (60 M.) *Detour* (s. oben) und (100 M.) *Mackinac Island* (S. 244), steuert durch die *Straße von Mackinac* (S. 244) und tritt in den **Lake Michigan** (177m), den größten ganz im Gebiet der Verein. Staaten gelegenen See, 360 M. lang, 108 M. breit und bis 275m tief. Die direkten Boote legen nur bei —

360 M. (12 U. Nachts) **Milwaukee** (S. 258) an. In c. 8 St. (5 1/2 Tage von Buffalo) erreicht man

450 M. (von Sault Ste. Marie; 6 U. Vm.) **Chicago**, s. R. 46.

45. Von New York nach Chicago.

a. Über Philadelphia und Pittsburg.

912 M. Pennsylvania Railroad in 24-33 St. (Fahrpreis $26.50; Limited Ticket, für 3 Tage gültig, $20; Schlafwagen $5). Der *Pennsylvania Limited Vestibule Train* auf dieser Linie (Fahrpreis $28 incl. Schlafwagen), der von New York 10 U. Vm. abfährt und am andern Tage 9.45 Vm. (mittlere Zeit) in Chicago eintrifft, besteht ganz aus Pullman Vestibule Cars und bietet den Reisenden den denkbar größten Komfort: Speisewagen, Bibliothek, Rauch- und Aussichtswagen, Barbierstube, Bad, ja sogar eine Aufwärterin für Damen und ein Stenograph sind vorhanden. Auch die andern Züge führen durchgehende Wagen.

Die einzelnen Strecken dieser Route sind bereits beschrieben: von New York bis (90 M.) *Philadelphia* s. R. 29; von Philadelphia bis (444 M.) *Pittsburg* s. R. 35; von Pittsburg bis (912 M.) *Chicago* s. R. 42. Der schönste Teil der Fahrt liegt zwischen Philadelphia und Pittsburg und wird vom Limited Vestibule Train bei Tage zurückgelegt.

b. Über Buffalo und Detroit.

Diese Route läßt sich in verschiedener Art ausführen. Durchgehende Wagen fahren auf nachstehenden Linien:

a. 976 M. New York Central & Hudson River Railroad bis (440 M.) *Buffalo* und Michigan Central Railroad von da bis (976 M.) *Chicago* in 24-35 St. (Fahrpreis $ 20; Schlafwagen $ 5). Der *North Shore Limited*, der von New York 4.30 Nm. abgeht und am andern Tage um dieselbe Zeit in Chicago eintrifft, ist ein ähnlicher Zug wie der oben erwähnte „Pennsylvania Vestibule Limited" (Fahrpreis $ 28, incl. Benutzung des Wagner Palace Car).

b. 979 M. West Shore Railroad bis (428 M.) *Buffalo*, Grand Trunk Railroad bis (683 M.) *Detroit* und Wabash Railroad bis (979 M.) *Chicago* in 28-35 St. (Preise wie oben).

a. Von New York bis (440 M.) *Buffalo* s. R. 26 a; von Buffalo bis (976 M.) *Chicago* s. R. 44 c. Diese Linie gewährt einen guten Blick auf die *Niagarafälle* (S. 178).

b. Von New York bis (428 M.) *Buffalo* s. R. 26 b; von Buffalo bis (683 M.) *Detroit* s. R. 44 c. Der Wabash Railroad von Detroit nach Chicago führt in s.w. Richtung durch einen reichen Ackerbaudistrikt. 741 M. *Adrian*, s. S. 241; 779 M. *Montpelier;* 807 M. *Auburn;* 843 M. *South Whitley.* Von (856 M.) *Laketon Junction* führt die Bahn r. (W.) bis (979 M.) *Chicago*, s. S. 250.

c. Über Buffalo und Hamilton.

a. 976 M. New York Central Railroad bis (440 M.) *Buffalo* und Grand Trunk Railway bis (976 M.) *Chicago* in 27-34 St. (Preise wie oben).
b. 964 M. West Shore Railroad bis (428 M.) *Buffalo* und Grand Trunk Railway bis (964 M.) *Chicago* in 26-33 St. (Preise wie oben).
c. 963 M. Erie Railway bis (423 M.) *Buffalo* und Grand Trunk Railway bis (963 M.) *Chicago* in 27-35 St. (Preise wie oben).

a. Von *New York* bis (440 M.) *Buffalo* s. R. 26 a; von Buffalo bis (976 M.) *Chicago* s. R. 44 d.

b. Von *New York* bis (428 M.) *Buffalo* s. R 26 b; von Buffalo bis (964 M.) *Chicago* s. R. 44 d.

c. Von *New York* bis (423 M.) *Buffalo* s. R. 26 d; von Buffalo bis (963 M.) *Chicago* s. R. 44 d.

d. Über Buffalo und Cleveland.

980 M. New York Central Railroad bis (440 M.) *Buffalo* und Lake Shore & Michigan Southern Railroad bis (980 M.) *Chicago* in 24-34 St. (Fahrpreise wie oben). Der *Limited Vestibule Train* auf dieser Route (vgl. S. 247) verläßt New York um 10 U. Vm.

Von *New York* bis (440 M.) *Buffalo* s. R. 26 a; von Buffalo bis (980 M.) *Chicago* s. R. 44 a. Diese Bahn führt am S.-Ufer des Erie-Sees entlang.

e. Über Salamanca und Marion.

983 M. Erie Railway in 29½-36 St. (Fahrpreise wie oben). Der direkte Zug geht um 3 U. Nm. von New York ab.

Von New York bis (332 M.) *Hornellsville* (353m) s. S. 177. Unsere Bahn zweigt hier von der nach Buffalo (R. 26) l. ab. — 358 M. *Wellsville* (464m). Bei (383 M.) *Cuba* (518m) erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt. — 395 M. *Olean* (438m; nach Buffalo s. S. 207). — 407 M. *Carrollton* (427m).

414 M. **Salamanca** (422m; *Arlington*, *Dudley*, $2), mit 3692 Einw., ist Knotenpunkt für (43 M.) *Dunkirk* (S. 178). Von hier ab gilt mittlere Zeit (S. XVIII). — 448 M. **Jamestown** (402m; *Sherman Ho.*, $2-2½; *Humphrey Ho.*, $2), Stadt von 16 038 Einw., unweit des südl. Ausflusses des Chautauqua-Sees (s. unten), und (453 M.) **Lakewood** (*Kent*, $4-6; *Sterlingworth*, $3½-7; *Ermin*, $2), am S.-Ende des Sees, sind besuchte Sommerfrischen.

***Lake Chautauqua** (313m ü. M., 221m über dem Erie-See), 18 M. lang und 2 M. br., ist nur 8 M. vom Erie-See entfernt, entleert aber sein Wasser durch den Conewango, Allegheny, Ohio und Mississippi in den Golf von Mexiko. Der See ist von niedern Hügeln umgeben. Dampfboote fahren regelmäßig von Jamestown und Lakewood nach *Mayville* (S. 217), *Chautauqua* (s. unten) und *Point Chautauqua* (Grand Hotel).

Chautauqua (*Hotel Athenaeum*, 500 Betten, $2½-4; zahlreiche kleine Hotels und Logierhäuser, wöchentlich $5-12), freundlicher kleiner Ort am W.-Ufer des Sees, ist bekannt als Sommer-Versammlungsplatz (Juli und August) der *Chautauqua Assembly*, eines über die ganze Union verbreiteten Vereins zur Beförderung der häuslichen Erziehung, der in Chautauqua Sommerschulen, Versammlungs- und Hörsäle, Klubhäuser, ein Museum, eine Turnhalle und ein 90m langes Modell von Palästina besitzt. Von den Besuchern der Sommer-Versammlung und der Unterrichtskurse werden Beiträge erhoben (wöchentlich $1-2, Season $5-10; Auskunft über alles Nähere im Bureau der Gesellschaft, 455 Franklin Str., Buffalo). — Der *Chautauqua Lake Railroad* führt von Jamestown nach Chautauqua und Mayville (vgl. S. 217).

Die Bahn tritt in den Staat *Pennsylvanien* und führt jenseit (475 M.) *Corry* (435m; S. 207) am *French Creek* abwärts, an mehreren ergiebigen Petroleumquellen vorbei. — 526 M. *Meadville* (328m; 9520 Einw.). Bei (555 M.) *Orangeville* beginnt der Staat *Ohio*. — 579 M. *Leavittsburg* (268m), Knotenpunkt einer Bahn nach (48 M.) *Cleveland* (S. 238); 599 M. *Ravenna;* 616 M. *Akron* (306m), Stadt von 27 601 Einw., mit großen Kornmühlen und Wollfabriken. — 683 M. *Mansfield* (352m) ist Kreuzungspunkt des New York, Chicago & St. Louis Railroad (S. 235). — 718 M. *Marion* (292m), Knotenpunkt für (85 M.) *Dayton* (S. 274) und (144 M.) *Cincinnati* (S. 275). — 770 M. *Lima;* 814 M. *Decatur;* 902 M. *Monterey;* 968 M. *Hammond;* 982 M. *Englewood.*

988 M. **Chicago** *(Dearborn Station)* s. S. 250.

f. Über Baltimore und Washington.

1079 M. Baltimore and Ohio Railroad in 32-36 St. (Fahrpreis $26.50; Limited Ticket $20; Schlafwagen $5). Der *Vestibule Limited Train* ($28) verläßt New York um 12.15 Nm. und trifft am andern Tage 12 U. Mittags in Chicago ein.

Von *New York* bis (90 M.) *Philadelphia* s. R. 29; von Philadelphia bis (186 M.) *Baltimore* s. R. 38; von Baltimore bis (226 M.) *Washington* s. R. 40; von Washington bis (520 M.) *Grafton* und (1079 M.) *Chicago* (Grand Central Station) s. R. 43.

46. Chicago.

Stadtpläne. Unserer Beschreibung von Chicago sind zwei Pläne beigegeben: ein *Übersichtsplan* im Maßstab von 1:100000, der behufs größerer Klarheit nicht alle Straßen enthält (im Text mit Ü.-Pl. bezeichnet), und ein *Specialplan* des Geschäftsviertels in 1:28500 (im Text mit Pl. bezeichnet). †

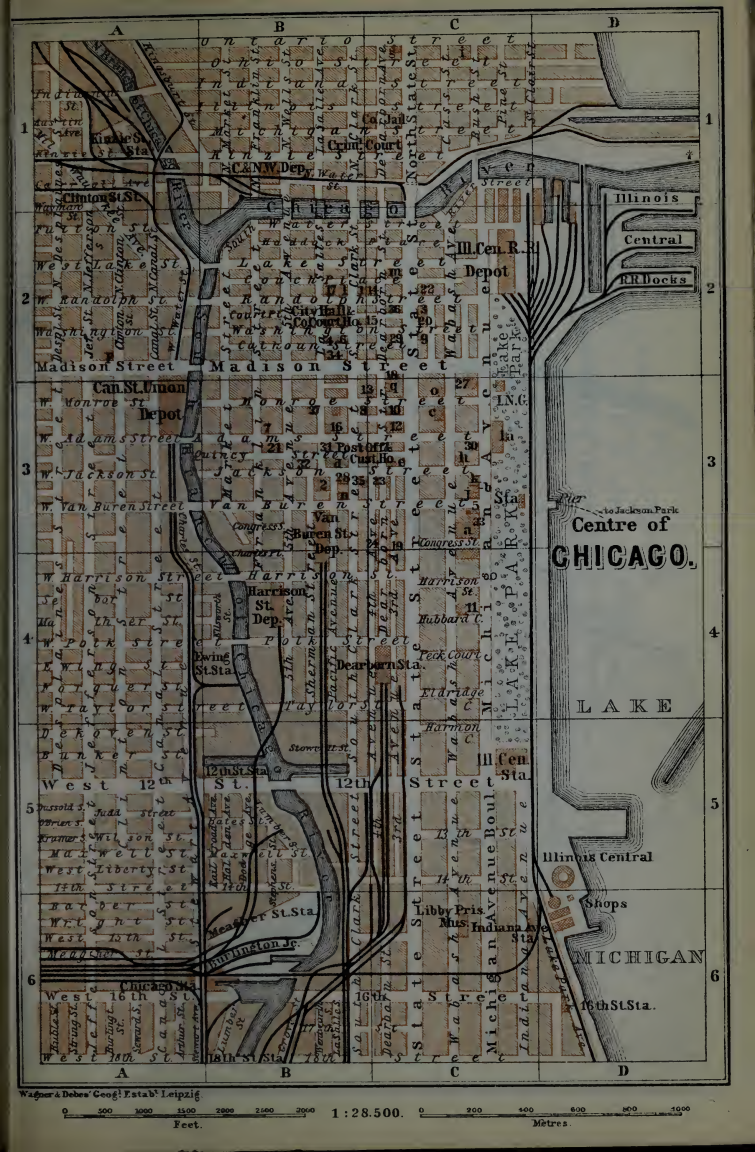
Bahnhöfe. *Illinois Central Station* (Pl. C D 5), Park Row, auch vom Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis und dem Michigan Central Railroad benutzt; *Union Depot* (Pl. A 3), Canal und W. Madison Str., für den Chicago & Alton, Chicago, Burlington & Quincy, Chicago, Milwaukee & St. Paul, Chicago, St. Louis & Pittsburg, und Pittsburg, Fort Wayne & Chicago Railroad; *Van Buren Str. Station* (Pl. B 3), für den Chicago, Rock Island & Pacific, den Lake Shore & Michigan Southern und den New York, Chicago & St. Louis R.R.; *Dearborn Station* (Pl. C 4), Ecke von Dearborn und Polk Str., für den Chicago & Grand Trunk, Atchison, Topeka & Santa Fé, Chicago & Erie, Chicago & Eastern Illinois, Louisville, New Albany & Chicago, Chicago & Western Indiana, Chicago & Atlantic, und Wabash R.R.; *Grand Central Depot* (Pl. B 4), Harrison Str., für den Baltimore & Ohio, den Chicago & Northern Pacific, den Chicago & South Western, und den Wisconsin Central Railroad; *Chicago & North Western* (Pl. B 1), Ecke von Wells und Kinzie Str. — *Cab* nach den Hotels 1-2 Personen 50c.; *Hack* (1-2 Pers.) $ 1 (vgl. S. 251). *Parmelee's Omnibus* jede Person mit Gepäck 50 c.

Hotels. Auditorium (Pl. a: C 3), Michigan Ave., am See (S. 253), luxuriös eingerichtet (500 Z.), von $ 5, Z. von $ 1½ an; gegenüber Congress Hall, eine große 1893 eröffnete Dependance. Richelieu (Pl. b: C 3), Michigan Ave., kleines, aber vornehmes und teures Hotel, Z. $ 2-5; Palmer House (Pl. c: C 3), State Str. (746 Z.), $ 3-6; Grand Pacific (Pl. d: B 3), Ecke von Clark und Jackson Str. (600 Z.), $ 3-5; Great Northern (Pl. e: C 3), 237 Dearborn Str., $ 3-5; *Hotel Metropole (Ü.-Pl. f: D E 4), Michigan Ave., Ecke von 23rd Str.; The Hampden, Ecke von 39th Str. und Langley Ave., Z. $ 3-6; Grace, neben dem Union League Club (Pl. B C 3), Z. von $ 1½; Ontario (Pl. g: C 1), Ontario Str., $ 3-5; Wellington (Pl. h: C 3), Ecke von Wabash Ave. und Jackson Str., Z. von $ 2; Hyde Park (Ü.-Pl. r: F 6), Ecke von 51st Str. und Lake Ave., $ 2½-4; Lexington (Ü.-Pl. s: E 4), Michigan Ave., Ecke von 22nd Str., $ 3-5; Virginia (Pl. i: C 1), Ohio und Rush Str., von $ 3½; Plaza, North Ave., Ecke von Clark Str. (Ü.-Pl. D 2), mit schöner Aussicht auf Lincoln Park und den See; Victoria (Pl. j: C 3), Michigan Ave., $ 3-5; Leland (Pl. k: C 3), Michigan Ave., $ 3-5; Sherman (Pl. l: B 2), Ecke Clark und Randolph Str., $ 3-5; Tremont (Pl. m: C 2), Lake Str., $ 3-4½; Mc Coy's (Pl. n: B 3); Gore's, Clark Str. (No. 278, 266), Z. von $ 1; Clifton (Pl. o: C 3), Ecke von Monroe Str. und Wabash Ave., $ 2½-3; Gault (Pl. p: A 2), W. Madison Str., $ 2-2½; Southern (Pl. t: Ü.-Pl.

---

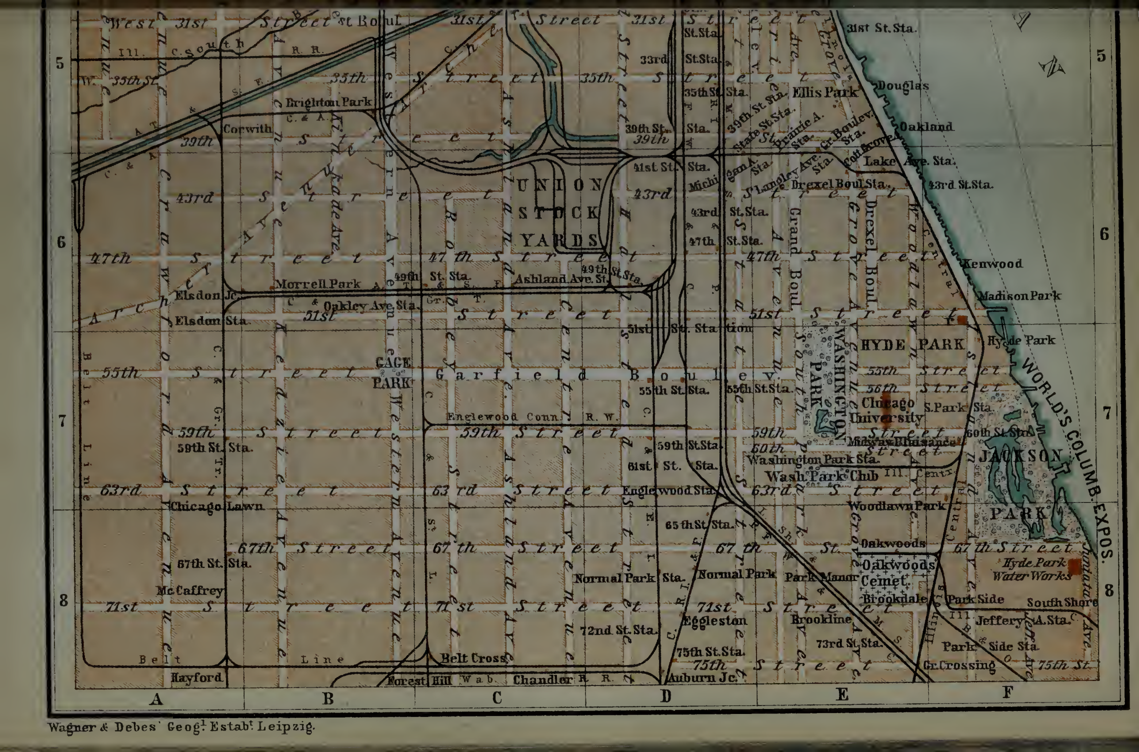
† Legende zum Specialplan.

1 Ashland Block. . BC 2
1a Art Institute . . . C 3
Auditorium (see Pl. a) . . . . C 3
2 Board of Trade . . B 3
3 Central Music Hall C 2
4 Chamber of Commerce . . . . . . B 2
5 Chicago Club . . . C 3
6 „ Opera House B 2
7 „ Burl. & Quincy R. R. Office . . . B 3
City Hall & County Court House . . B 2
8 Columbia Theatre BC 3
9 Columbus Bldg. . C 2
10 Commercial Bank C 3
Custom House & Post Office . . B C 3
11 Cyclorama . . . . . C 4
12 Fair Building . . . C 3
13 First National Bank C 3
14 Schillerhaus . . . . C 2
15 Grand Opera House . . . . . B C 2
16 Home Insurance B. B 3
17 Hooley's Theatre . B 2
18 Mc Vicker's Theatre . . . . . . C 2,3
19 Manhattan B. . . . C 4
20 Marshall Field's Store . . . . C 2
21 „ Wholesale . . . B 3
22 Masonic Temple . C 2
23 Monadnock B. . . C 3
24 Monon B. . . . . . C 3
27 Panorama (Ch. Fire) C 3
28 Phenix B. . . . . . B 3
29 Portland B. . . . . C 2
Post Office & Custom House . . . B C 3
30 Pullman B. . . . . C 3
31 Rookery . . . . . . B 3
32 Royal Insurance Co. . . . . B 3
33 Studebaker B. . . C 3
34 Tacoma B. . . . . B 2
35 Union League Club . . . . . . B C 3
36 Unity B. . . . . . . C 2
37 Women's Temple . B 3



Centre of CHICAGO.
LAKE
MICHIGAN
Illinois
Central
R.R.Docks
Ill.Cen.R.R.
Depot
Can.St.Union
Depot
Van Buren St.
Dep.
Harrison St.
Dep.
Dearborn Sta.
Ill.Cen.
Sta.
Illinois Central
Shops
Libby Pris.
Mus.
Indiana Ave
Sta.
16thSt.Sta.
Chicago Sta.
18th St.Sta.
Burlington Jc.
Meagher St.Sta.
12thSt.Sta.
Ewing
St.Sta.
Clinton St.St.
Kinzie St.
Sta.
C.&N.W.Dep.
Crim. Court
Co.Jail
City Hall &
Co.Court Ho.
Post Off. &
Cust.Ho.
Pier
to Jackson Park
LAKE PARK
Lake Park
I.N.G.
Sta.
Madison Street
Ontario Street
Ohio Street
Indiana St.
Illinois Street
Michigan Street
Kinzie Street
Water St.
River Street
Lake Street
Randolph St.
Washington Street
Madison Street
Monroe Street
Adams Street
Quincy Street
Jackson Street
Van Buren Street
Congress St.
Harrison Street
Polk Street
Taylor St.
12th Street
West 12th St.
West 16th St.
West 18th St.
16th Street
18th Street
State Street
Wabash Avenue
Michigan Avenue Boul.
Indiana Avenue
Dearborn St.
Clark Street
Sherman Street
Pacific Avenue
Canal Street
Jefferson Street
Desplaines Street
Halsted Street
Market Street
Franklin St.
Wells St.
La Salle Ave.
North State St.
Cass Street
Rush Street
Pine St.
St. Clair St.
Chicago River
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig.
1:28.500.
Feet.
Metres.
0 500 1000 1500 2000 2500 3000
0 200 400 600 800 1000
A B C D
1 2 3 4 5 6


CHICAGO.
1 : 100.000
Statute Miles
Kilomètres
LAKE MICHI
LINCOLN PARK
HUMBOLDT PARK
GARFIELD PARK
DOUGLAS PARK
Chicago Driving Park
Wicker Park
Union Park
Jefferson P.
Vernon Pk.
Outer Harb.
LAKE PARK
Diversey Avenue
Fullerton Ave.
Armitage Avenue
North Avenue
Division Street
Chicago Avenue
West Lake St.
Washington Boul.
Madison St.
Van Buren Street
Harrison Street
West Polk Street
West 12th Street
West 16th Street
22nd Street
Ashland Ave.
Western Avenue
California Ave.
Robey St.
Halsted Street
Sedgwick St.
Wells St.
N. Clark St.
N. State St.
Lake Shore Drive
Water Works
Erie Sta.
Newberry Libr.
Washington Sq.
Indiana St. Sta.
N. Water St.
Union Dep.
Ill. Cen. Sta.
16th St. Sta.
22nd St. Sta.
Hayes
Pennock
Maplewood
Deering
Clybourn Jc.
Cragin Sta.
Hermosa
Pacific Jc.
Elsmere
Humboldt
Milwaukee Ave. Sta.
Chicago Shops
W. 40th St. Sta.
Central Park
Marwin Sta.
Madison St. Sta.
Colorado Ave. Sta.
Crawford Ave. Sta.
40th St. Jc.
Douglas Park Sta.
45th St. Sta.
Ogden Ave. Sta.
Ashland Ave. S.
Halsted St. Sta.
Meagher St. Sta.
Blue Island A. Sta.
West Ave. Sta.
Millard Ave. Sta.
Curtis St. Sta.
Clinton St. Sta.
N. Chicago Sta.
Western Ave. Sta.
Ashland Ave. Sta.
Kinzie St. Sta.



WORLD'S COLUMB. EXPOS.
JACKSON PARK
HYDE PARK
WASHINGTON PARK
UNION STOCK YARDS
GAGE PARK
Chicago University
Hyde Park Water Works
Oakwoods Cemet.
Drexel Boul.
Grand Boul.
Garfield Boulev.
Kenwood
Madison Park
Hyde Park
Oakland
Douglas
Ellis Park
Brighton Park
Corwith
Morrell Park
Elsdon
Chicago Lawn
McCaffrey
Hayford
Englewood Sta.
Woodlawn Park
Oakwoods
Brookline
Brookdale
Normal Park
Eggleston
Auburn Jc.
Belt Cross
Forest Hill
Chandler
Gr. Crossing
Park Side
South Shore
Jeffery
Western Avenue
Ashland Ave.
Belt Line
Wagner & Debes' Geog! Estab! Leipzig.



D 4), Wabash Ave., Ecke 22nd Str., \$ 2½-4; Windsor (Pl. q: C 3), 145 Dearborn Str., Z. von 75c. an; Henrici, 72 Randolph Str., Z. von \$ 1 an; u. v. a. — Boarding Houses in allen Stadtteilen, wöchentlich \$ 5-15.

Bei Eröffnung der Weltausstellung werden in den Gasthäusern von Chicago 200000 Fremde Unterkunft finden.

Restaurants. Richelieu Hotel (s. S. 250), teuer; Kinsley, 105 Adams Str.; Auditorium, s. S. 250; Rector, Ecke von Monroe und Clark Str. und 31 Adams Str.; McCoy, s. S. 250; Lassagne, 77 Clark Str., D. 75 c.; Boston Oyster House, 112 Madison Str.; Lakeside, Adams Str., Ecke Clark Str.; Thompson, 145 Dearborn Str. (nicht teuer); McEwan's Coffee House, 93 W. Madison Str. (desgl.); Wiener Bäckerei, 36 Washington Str.; Kohlsaat's Luncheon Rooms, 196 Clark Str., Washington Str., etc.; ebenso in den meisten andern Hotels und bei *Marshall Field's*, *The Fair* und andern großen Dry Goods Stores. — Für Herren: Billy Boyle's Chop House, 5 Calhoun Place, hinter 120 Dearborn Str.; Schlogl, 109 Fifth Ave., zwischen Madison Str. und Washington Str.; Schimpfermann, 172 Madison Str. — **Bierlokale.** Lenz, Stein, Kretschmar, N. Clark Str. (No. 21, 649, 625); Meyer (Ratskeller), Ecke Madison u. Dearborn Str.; Prager, Ecke Madison u. Clark Str.; u. a. — **Wein.** Jansen, 163 & 165 E. Washington Str.; Wilken (kalifornische Weine), 49 La Salle Str.; Faulhaber, 78 Fifth Ave. und 526 N. Clark Str. — **Sommergärten.** Kretschmar, 625 N. Clark Str.; Thielemann's Pavillon, am See; beide beim Lincoln Park.

Bäder in allen Hotels und Barbierstuben. *Schwimmbäder:* Nordseite, Ecke Clark und Elm Str.; Westseite, 504 W. Madison Str.

Tramways (Kabel-, elektrische und Pferdebahnen) in allen Hauptstraßen und nach den Vorstädten (5 c.). In einer Anzahl Straßen gehen auch zweispännige „*Carettes*" (5 c.). — *Parmelee's Omnibus* zwischen den Bahnhöfen und Hotels (mit Gepäck 50 c.). — Der *South Side Elevated Railroad* führt von Congress Str. zur Weltausstellung (S. 256); weitere Linien sind projektiert.

Cabs oder *Hansoms.* Einspännig, 1-2 Personen die Meile 50 c.; die Stunde 1-2 Pers. 75 c., jede weitere ¼ St. 20 c., in den Parks und über die Stadtgrenzen hinaus \$ 1 und 25 c.; jeder außerhalb des Wagens placierte Koffer 10 c. — Zweispänner *(Hacks)*: 1-2 Pers. 1 M. \$ 1, 2 M. \$ 1½, jede weitere Person 50 c.; die Stunde \$ 2, jede weitere Stunde \$ 1, ganzer Tag \$ 8; gewöhnliches Gepäck frei. In jedem Wagen soll sich ein Tarif vorfinden, doch ist es ratsam den Fahrpreis vorher genau zu vereinbaren.

Dampfboote fahren von Chicago nach allen Plätzen an den großen Seen und (im Sommer) am St. Lorenzstrom. Zu den Hauptlinien gehören die *Goodrich*, die *Seymour*, die *Lake Michigan & Lake Superior Transportation Co.* und die *Graham & Morton Transportation Co.* Dampfboote nach *Milwaukee* 2-3mal tägl. (am besten das Boot „Virginia" der Goodrich Line). Kleine Dampfer fahren häufig (besonders Sonn- u. Feiertags) nach *Jackson* und *Lincoln Parks* (S. 255, 256). Die Landeplätze sind an der Seefront, namentlich am *Äußern Hafen* (Ü.-Pl. E 2, 3).

Theater und Vergnügungsorte. *Auditorium Theatre* (Pl. a: C 3), Congress Str. (vgl. S. 253), glänzend dekoriert, mit 5000 Plätzen; *Chicago Opera House* (Pl. 6: B 2), 118 Washington Str.; *Columbia* (Pl. 8: B 2, 3), Monroe Str.; *Schillertheater* (Pl. 14: C 2), Randolph Str. (deutsch); *McVicker's Theatre* (Pl. 18: C 2, 3), Madison Str.; *Hooley's Theatre* (Pl. 17: B 2), Randolph Str.; *Haymarket*, West Madison Str.; *Grand Opera House* (Pl. 15: B 2), Clark Str.; *Alhambra*, State Str.; *Havlin's*, Wabash Ave.; *Jacob's Academy of Music*, South Halsted Str.; *Timmerman Opera House*, in Englewood (S.-Seite); *Criterion*, Sedgwick Str., N.-Seite. — Konzerte: *Central Music Hall* (Pl. 3: C 2), Ecke von State und Randolph Str. Die berühmten *Konzerte des Thomas'schen Orchesters* finden im Auditorium statt. — *Cyclorama der Schlacht von Gettysburg* (Pl. C 4), Wabash Ave., am Panorama Place. *Panorama des Brandes von Chicago* (Pl. 27: C 3), Michigan Ave. — *Libby Prison Museum* (Pl. C 6), Wabash Ave., zwischen 14th und 16th Str. (S. 256; 9 Vm.-10 U. Ab.; 50 c., Kinder 25 c.). — *John Brown's Fort* (das Maschinenhaus in dem sich John Brown in Harper's Ferry verteidigte, S. 236; 1892 nach Chicago gebracht), 134 Wabash Ave. (S. 256; 50 c.).

Deutsche Vereine. *Germania*, 649 N. Clark Str.; *Deutscher Preßklub* im Schillerhaus (Pl. 14; C 2), Randolph Str.; *Deutsche Gesellschaft* (Unterstützungsverein), 49 La Salle Str. — *Deutsches Hospital*, 754-756 Larabee Str.

Bankiers. *H. Claussenius & Co.*, 78 Fifth Ave.; *E. S. Dreyer & Co.*, Ecke Washington und Dearborn Str.; *Felsenthal, Groß & Miller*, 108 La Salle Str.; *National Bank of Illinois*, 113 Dearborn Str.; *Wasmannsdorf & Heinemann*, 160 und 162 Randolph Str., etc.

Konsuln. Deutschland, Hr. *Dr. Bünz*, Borden Block, Zimmer 25; Österreich-Ungarn, Hr. *H. Claussenius*, 78 Fifth Ave.; Schweiz, Hr. *L. Börlin*, 165 Wabash Ave.

Post Office (Pl. B C 3), Ecke von Adams und Dearborn Str., an Wochentagen 7 U. Vm.-10 U. Ab., So. 11.30-12.30 geöffnet. 22 Filialen in verschiedenen Teilen der Stadt und den Vorstädten.

Chicago (spr. Schikahgo; 180m über Meer, 4,5-20m über dem See), die zweite Stadt und das größte Eisenbahncentrum der Union, liegt am W.-Ufer des *Michigan-Sees* (S. 247), an der Mündung der Flüsse *Chicago* und *Calumet*, 850 M. von Baltimore, dem nächsten Punkte am atlantischen Ocean, und 2415 M. von San Francisco. Die Stadt bedeckt ein Areal von 181 Sq.-M. und hatte 1890 1 099 850 Einw.; die Zunahme der Bevölkerung betrug im letzten Jahrzehnt 118% und übertrifft die von London (ohne Vorstädte) in demselben Zeitraum. Die Stadt hat am See eine Wasserfront von 22 M. Länge und wird durch den Chicago-Fluß und seine Arme in drei Teile getrennt, die *Nord-*, *Süd-* und *Westseite*. Das Terrain ist flach und steigt vom See ganz allmählich an; die Straßen sind meist breit und gerade. Zu den Haupt-Geschäftsstraßen gehören *State*, *Clark*, *Madison*, *Dearborn* und *La Salle Streets* und *Wabash Avenue*. Die schönsten Wohnhäuser sind in *Michigan Avenue* und am *Drexel* und *Grand Boulevard* an der S.-Seite und am *Lake Shore Drive* an der N.-Seite. Nach einer ungefähren Schätzung sind höchstens 300 000 der Einwohner geborne Amerikaner; fast 400 000 sind Deutsche, 200 000 Irländer, 90 000 Skandinavier, 50 000 Polen, 50 000 Böhmen, und 45 000 Engländer und Schotten.

Geschichte. Das Wachstum von Chicago ist selbst unter den amerikanischen Städten ein phänomenales. Der Fluß *Chicago* (der indianische *Checagua*, „wilde Zwiebel" oder „Stinktier") wurde zwar 1673 von den Franzosen Joliet und Marquette besucht, aber erst 1804 errichtete die Unionsregierung *Fort Dearborn*, die erste dauernde Ansiedelung in dem Sumpfe, der damals die Stelle des heutigen Chicago einnahm. Die Besatzung wurde 1812 von den Indianern niedergemacht, aber das Fort zwei Jahre später wieder erbaut. 1831 hatte der kleine Ort 100 Einw. und war 1837 zu einer Stadt von 4170 Einw. herangewachsen. 1850 hatte die Stadt 29 963 Einw., eine Zahl, die sich bis 1860 fast vervierfachte (109 206), während der Umfang des Handels in Brotstoffen sich verzehnfacht hatte. Um 1870 hatte Chicago 306 605 Einw. und war eine der leitenden Handelsstädte der Neuen Welt geworden. Am 8.-10. Okt. 1871 wurde die blühende Stadt von einem furchtbaren Brande verheert, der an der W.-Seite ausbrach, auf die N.-Seite des Flusses sich ausbreitete und ein Gebiet von fast 3½ Sq.-M. in Asche legte, indem er 17 500 Häuser und Eigentum im Werte von fast 200 Millionen Dollars vernichtete. Gegen 200 Menschen kamen in den Flammen um. Die Stadt überwand dies Mißgeschick rasch und vollständig und nach wenigen Jahren war die einzige Spur desselben der verbesserte Zustand der Straßen und Häuser. Das Feuer „fand Chicago als hölzerne Stadt und hinterließ es als steinerne". Im Jahre 1880 betrug die Einwohnerzahl 503 185 Seelen. — Mit Unrecht bezeichnet man Chicago als eine Stadt, die ausschließlich dem Mammonsdienst huldigt, während es viele andre amerikanische

Städte in dem eifrigen Streben übertrifft, sich durch Anlage von Parken und Boulevards zu verschönern und die Volksbildung durch Unterrichts- und Kunstanstalten zu heben. Gegenwärtig (1893) erregt Chicago ein ganz hervorragendes Interesse durch die große Weltausstellung, die zur vierten Säkularfeier der Entdeckung Amerikas durch Columbus hier stattfindet.

Handel und Industrie. Der Handel von Chicago steht in Amerika nur hinter dem von New York zurück. Der Gesamtumsatz belief sich 1892 auf den enormen Betrag von 1540 Millionen Dollars. Die Hauptartikel sind Getreide (1892 250 Millionen Bushels), Holz, lebendes Vieh und verpacktes Fleisch; Chicago ist in diesen Branchen der größte Markt der Welt. Der Wert der Fabrikerzeugnisse war 1892 $ 586000000; dieselben bestehen namentlich in Eisen- und Stahlwaren, landwirtschaftl. Geräten und Maschinen, Eisenbahnwagen, Textilwaren, Leder, Bier, Spirituosen und Chemikalien. Die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe betrug im J. 1892 21123 oder 25% mehr als im Hafen von New York. — Zu den größten industriellen Anlagen gehören die *Illinois Steel Co.*, mit fünf Etablissements in verschiedenen Teilen der Stadt, einem Kapital von $ 50000000 und 12000 Arbeitern; die *McCormick Harvesting Machine Co.*, im SW.-Teil der Stadt, die mit 2000 Arbeitern jährlich 120000 Maschinen fertigstellt; die *Grant Locomotive Works*, und die *Chicago Cold Storage Exchange.* Vgl. auch S. 257.

Architektur. Chicago ist bekannt durch seine gigantischen Geschäftshäuser, deren obere Stockwerke durch schnellgehende Elevatoren (Aufzüge) zugänglich sind. In ästhetischer Beziehung darf man natürlich an diese mächtigen Gebäude keine zu großen Anforderungen stellen, wird aber unter allen Umständen das technische Geschick der Architekten bewundern müssen. Diese „sky-scrapers" (Himmelstürmer) werden jetzt nach dem Stahlrahmensystem erbaut, sodaß die Mauern nicht mehr als Stütze dienen, sondern nur das Füllwerk des Eisengerüsts bilden. Das Innere ist oft glänzend eingerichtet und ausgeschmückt (vgl. S. 254).

Man beginnt die Besichtigung Chicagos am zweckmäßigsten mit der Besteigung des Turmes (82m h.; Eintr. 25 c.) des ***Auditorium** (Pl. a; C 3), der eine prächtige Aussicht über Stadt und See bietet. Dieses mächtige zehnstöckige Gebäude, 1887-89 mit einem Aufwand von $ 3500000 von *Adler* und *Sullivan* erbaut, umfaßt das S. 250 gen. große Hotel, ein großes und schönes Theater (S. 251; 4000 Plätze), eine Konzerthalle, zahlreiche Kaufläden etc. Auf dem Turm eine Wetterwarte mit Signal-Station. — Das *Studebaker Building* (Pl. 33; C 3), Michigan Ave. neben dem Auditorium, ist gleichfalls ein großartiger Bau, entspricht aber in seinem mehr palastartigen Äußern nicht dem ernsten und streng geschäftlichen Stil, der für Chicago charakteristisch ist. N. davon das Klubhaus des *Chicago Club* (Pl. 5; C 3), im roman. Stil, bis vor kurzem Sitz des **Chicago Art Institute,** dessen wertvolle Sammlungen demnächst in dem schönen an der Stelle der ehem. Industrial Exhibition errichteten Neubau (Pl. 1 a; C 3) untergebracht werden sollen, in dem gegenwärtig die Kongresse der Columbischen Ausstellung stattfinden.

Michigan Avenue endet n. am *Chicago River* (Pl. C 2). Fort Dearborn (S. 252) stand l. am Flusse, am Ende der Avenue (Denktafel an der Ecke von River Str.).

Der *Chicago River*, ein schmaler schmutziger Fluß, hat innerhalb der Stadt eine Wasserfront von fast 60 M., wovon etwa 20 schiffbar sind. Da Chicago sein Trinkwasser vom Michigan-See erhält (S. 255), war der Verbleib des Flußwassers ein schwieriges Problem, bis durch geschickte Verbauungen der Lauf des Flusses abgelenkt und durch den Illinois & Michigan Kanal in den Illinois und Mississippi geleitet wurde. Zahlreiche Brücken

führen über den Fluß und unter ihm her gehen drei Tunnels für Tramway-Linien. — Der *Hafen* ist 5m tief und hat einen Flächenraum von 180 ha; die Flußmündung wird durch einen 1 M. langen Wellenbrecher geschützt.

Um etwas von den Geschäftsvierteln von Chicago und ihren mächtigen Geschäftshäusern zu sehen, folge man *Randolph Str.* (Pl. A-C 2) w. zur **City Hall and County Court House** (Pl. B 2), einem großartigen Doppelbau im franz. Renaissancestil, der einen ganzen Straßenblock einnimmt (Baukosten $5000000). Im obersten Stock (Eingang von La Salle Str.) die *öffentliche Bibliothek* mit 175000 Bänden (Neubau im Werk); im Erdgeschoß die Hauptstation der *Feuerwehr*, einer trefflich ausgerüsteten Truppe von 1000 Mann. Zwischen City Hall und Court House die 1892 errichtete *Drake Fountain* mit einer Statue des Columbus.

Die von City Hall nach S. auslaufende La Salle Street (Pl. B 2, 3) enthält einige der größten Geschäftshäuser der Stadt, darunter namentlich die **Chamber of Commerce* (Pl. 4, B 2; 14 Stockwerke), an der Ecke von Washington Str. (l.); das *Tacoma Building* (Pl. 34, B 2; 13 Stockwerke), an der Ecke von Madison Str.; den sonderbaren *Women's Temperance Temple* (Pl. 37, B 3; 13 Stockwerke), an der Ecke von Monroe Str. (r.); das *Home Insurance Co. Building* (Pl. 16; B 3) und die **Rookery* (Pl. 31, B 3; 10 Stockwerke), die beiden letzten an der Ecke von Adams Str. (l.). Das mit weißem Marmor bekleidete Innere der Rookery (600 Zimmer) ist sehenswert; man steige mit einem der schnellgehenden Aufzüge zu der Rotunde auf dem Dach empor. Am Ende von La Salle Str. der **Board of Trade** (Pl. 2; B 3), mit 98m h. Turm (*Aussicht); Zutritt zu der Galerie während der Börsenstunden (9.30-1.15) gestattet; das Treiben unten ist womöglich noch geräuschvoller als in der New Yorker Fondsbörse (S. 25).

Jackson Str. führt von hier ö. zum **Custom House & Post Office** (Pl. B C 3), das ein ganzes Häuserquadrat einnimmt. Dicht dabei fünf mächtige Gebäude: das *Great Northern Hotel* (Pl. e; C 3), Dearborn Str.; das *Fair Building* (Pl. 12; C 3), Ecke von Dearborn und Adams Str.; das *Manhattan* (Pl. 19; C 4), Dearborn Str.; das *Monon* (Pl. 24; C 3), Dearborn Str., und das *Monadnock-Kearsarge* (Pl. 23; C 3), Jackson Str. Neben letzterm der *Union League Club* (Pl. 35; B C 3).

Geht man von hier weiter nach State Street (Pl. C 1-6) und folgt ihr l., so kommt man am *Columbus Building* (Pl. 9, C 2; 14 Stockwerke), an der Ecke von Washington Str. (r.), an *Marshall Field's Store* (Pl. 20; C 2), dem „Bon Marché" von Chicago, an der andern Ecke von Washington Str. (r.), und dem kolossalen *Masonic Temple* (Pl. 22, C 2; 21 Stockwerke), an der Ecke von Randolph Str. (r.) vorbei (vom Dach schöne Aussicht; 25 c.).

Andre hervorragende Bauten im Geschäftsviertel der Stadt sind das neue *Unity Building* (Pl. 36, C 2; 18 Stockwerke), Dearborn Str., nahe Randolph Str.; das *Rand-McNally Building* in Adams Str., nahe bei La Salle Str., eins der großartigsten Verlags- und Buchdruckerei-Gebäude der Welt (700 Arbeiter; fast ganz aus Stahl erbaut; jetzt zum Teil

von den Bureaux der Weltausstellung eingenommen); das Direktionsgebäude des *Chicago, Burlington & Quincy Railroad* (Pl. 7; B 3), Adams Str., Ecke Franklin Str.; das **Wholesale Establishment von Marshall Field & Co.* (Pl. 21; B 3; s. oben), Adams Str., von H. H. Richardson erbaut; die *Royal Insurance Co.* (Pl. 32; B 3), Jackson Str., dem Board of Trade schräg gegenüber; die *First National Bank* (Pl. 13; C 3), Ecke von Dearborn und Monroe Str., mit dem größten Bankraum der Welt; das *Pullman Building* (Pl. 30; C 3), Ecke von Michigan Ave. und Adams Str; der *Ashland Block* (Pl. 1, B 2; 16 Stockwerke); das *Schillerhaus*, mit dem deutschen *Schillertheater* (Pl. 14; C 2); der *Opera House Block*, mit dem *Chicago Opera House* (Pl. 6; B 2); das *Grand Opera House* (Pl. 15; B 2); das *Phenix Building* (Pl. 28; B 3); 128-150 Jackson Str., von Burnham & Roots, mit schönem Portal; und das *Owings Building*, SO.-Ecke von Adams u. Dearborn Str.

Die **öffentlichen Parke** von Chicago, mit einem Gesamtareal von 790 ha, bilden mit den sie verbindenden Boulevards einen fast 37 M. langen Gürtel um die Stadt. — *Lincoln Park*, an der N.-Seite (s. unten), ist mit Tramway über N. Wells, N. Clark und N. State Str. zu erreichen. Auf dem Wege dorthin zu Fuß oder Wagen kann man die städt. *Wasserwerke* (Ü.-Pl. E 2) am Ende von Chicago Ave. besuchen, deren 53m h. Turm eine umfassende Aussicht bietet.

Chicago erhält sein Wasser vom Michigan-See, aus dem es von einer 2 M. weit in den See hinausgebauten „Water Crib" durch Tunnels in die Stadt geleitet wird. Ein neuer Tunnel zu einer 4 M. weit hinausliegenden Krippe wurde jüngst gebaut, da man annimmt, daß das Seewasser bis zu einer Entfernung von 2 M. vom Ufer von dem Kloakenwasser der Stadt nicht ganz unberührt bleibt. Der ältere Tunnel soll 2 M. weiter hinausgelegt werden.

Etwas weiter beginnt der ***Lake Shore Drive** (Ü.-Pl. E 2), eine der schönsten Straßen Chicagos, die nördl. bei dem 100 ha großen ***Lincoln Park** (Ü.-Pl. D E 1) endet.

Der Park enthält große Gewächs- und Palmenhäuser, Wasserlilien-Teiche und reizende Blumenbeete, einen kleinen zoologischen Garten, eine Abends durch elektrisches Licht erleuchtete Fontäne, die Statuen von *Lincoln* (von St. Gaudens), *Grant* (von Rebisco), *Schiller*, *La Salle* und *Linné*, die *Ottawa-Indianergruppe*, sowie einen See zu Bootfahrten. Park-Phaetons die Fahrt 25 c.

Ein neuer **Breakwater Carriage Drive* ist im See am Lincoln Park entlang erbaut worden, von wo er durch den *Sheridan Boulevard* bis *Fort Sheridan*, 27 M. entfernt, verlängert werden soll. Der Wasserstreifen zwischen dem Wellenbrecher und dem Lande soll als Regatta-Bahn für kleine Boote benutzt werden.

Die Parke der S.-Seite sind mit dem Illinois Central R. R. oder dem Cottage Grove Avenue Tramway zu erreichen; doch fährt man besser zu Wagen über den ***Michigan Boulevard** (Ü.-Pl. E 4, 5) und ***Drexel Boulevard** (Ü.-Pl. E 6), zwei schöne Straßen mit vielen geschmackvollen Häusern und Gärten. Am Michigan Boul. liegen auch mehrere Kirchen, Hotels und die *First Regiment Armoury* (Ecke 16th Str.). Auf dem Drexel Boulevard die schöne *Drexel Memorial Fountain*. — Zurück über den **Grand Boulevard* (Pl. E 6).

***Washington Park** (Ü.-Pl. E 7; 150 ha) und **Jackson Park** (Ü.-Pl. F 7, 8; 255 ha) sind durch einen breiten Boulevard, die *Midway Pleasance*, verbunden (Park-Phaetons jede Person 25 c., Kinder 15 c.).

Washington Park ist wegen seiner schönen Bäume, Blumenbeete, Treibhäuser etc. besuchenswert. — Jackson Park ist für die **Columbische Weltausstellung** („the World's Fair") von 1893 ausgewählt worden, die sich

auch in die Midway Pleasance und den Washington Park hinüberzieht. Der Ausstellungsplatz ist mit dem Illinois Central R. R. bis 60th Str. zu erreichen (1/4 St., 15 c.); mit dem Baltimore & Ohio R. R. und Belt Line bis zur Endstation in den Anlagen, bei 64th Str.; mit dem South Side Elevated Railway bis 63rd Str. (25 Min.; 5 c.); mit den Cable-Cars auf Wabash Ave. und State Str. (1 St.; 5 c.); mit Dampfboot auf dem Michigansee (von Van Buren Str. Pier bis Casino Pier in 35 Min.; 15 c.); oder zu Wagen (7 1/2 M.). — Es ist noch unentschieden, welche von den Gebäuden der Weltausstellung stehenbleiben sollen, doch werden wahrscheinlich der *Kunstpalast* und das *japanische Haus* auf der Waldinsel dazu gehören.

Die Parke an der W.-Seite, *Douglas Park* (Ü.-Pl. B 4; 70 ha), *Garfield Park* (Ü.-Pl. A 3; 75 ha) und *Humboldt Park* (Ü.-Pl. B 2; 80 ha), stehen denen der N.- und S.-Seite wenig nach.

Die neue **Universität von Chicago** (Ü.-Pl. E 7), zwischen 56th und 59th Str., wurde mit einem Kapital von über $7 000 000 gegründet (davon $3 600 000 Schenkung des Mr. I. D. Rockefeller) und 1892 eröffnet (600 Studenten). — Die ***Newberry Library** (Ü.-Pl. D 2), von dem verst. *Mr. Newberry* mit $3 000 000 gegründet, nimmt gegenwärtig noch provisorische Räumlichkeiten in State Str. ein, bis der Neubau an Ogden Square vollendet sein wird. Sie besitzt bereits 110 000 Bände, darunter eine wertvolle Sammlung von Werken über Musik (Lesesaal 9-5 u. Ab. 7-10 U. geöffnet).

Mr. John Crerar († 1890) hinterließ $2 225 000 zur Errichtung einer ähnlichen Bibliothek für die S.-Seite der Stadt.

Die **Kirchen** von Chicago sind verhältnismäßig von geringer Bedeutung. Zu den ansehnlichsten gehören die röm.-kath. *Cathedral of the Holy Name*, an der Ecke von Superior und N. State Str. (N.-Seite); die *Third Presbyterian Church*, Ecke von Ashland und Ogden Aves. (Ü.-Pl. C 3), mit guten Glasgemälden; die *Church of the Epiphany*, Ecke von Ashland Ave. und Adams Str., unweit der letztern; die *Second Presbyterian Church*, Michigan Ave., Ecke 20th Str. (Ü.-Pl. E 4); und *Plymouth Church*, Michigan Ave., bei 25th Str. (Ü.-Pl. E 4).

Der namentlich für Fachleute interessante „**Medical District**“, in der W.-Seite, hat das große *County Hospital* zum Mittelpunkt. Um dasselbe gruppieren sich das *Rush Medical College*, das *College of Physicians and Surgeons*, das *Presbyterian Hospital*, die *Training School for Nurses*, das *Chicago Homeopathic Medical College* und das *Women's Medical College*.

Die **Chicago Historical Society**, 142 Dearborn Str., verlor ihre Bibliothek und Sammlungen bei dem großen Brande (S. 252), besitzt aber bereits wieder eine Bibliothek von 18 000 Bänden und mancherlei Sehenswürdigkeiten (9-5 zugänglich). — Die **Armour Mission**, Ecke von Butterfield und 33rd Str., eine der hervorragendsten wohlthätigen Anstalten Chicagos, umfaßt eine Missionshalle, Handarbeitsschule, Bibliothek, Kleinkinderbewahranstalt, unentgeltliche Apotheke (Dispensary) etc.

Das **Libby Prison** (Pl. C 6) in Wabash Ave., 1845 in Richmond als Tabaksmagazin erbaut (s. S. 2[illegible]6), diente während des Bürgerkrieges als Gefängnis und wurde 1889 nach Chicago gebracht, wo es als Museum des Bürgerkrieges hergerichtet worden ist (Eintr. s. S. 251). Etwas weiter n. *John Brown's Fort* (S. 251).

Die berühmten **Union Stockyards** (Ü.-Pl. C D 6) von Chicago liegen in South Halsted Str., 5 1/2 M. s.w. von City Hall, und sind mit dem South Halsted Str. oder State Str. Tramway zu erreichen (an 35th oder 43rd Str. umsteigen). Besucher werden in den Yards umhergeführt (jede Person 25 c.), doch ist es ratsam sich einen Empfehlungsbrief an eine der großen Exportfirmen zu verschaffen.

Die eigentlichen Yards bedecken ein Areal von 160 ha und haben 50 M. Futtertröge und 20 M. Wassertröge. Der jährliche Eingang von Rindvieh beläuft sich auf 3-4 Millionen Stück, neben 8-9 Millionen Schweinen, 2-3 Millionen Schafen und 100000 Pferden, mit einem Gesamtwert im J. 1891 von 240 Millionen Dollars. 2/3-3/4 des Viehs wird in den Yards geschlachtet, verpackt und versandt. Die Exporthäuser beschäftigen gegen 25000 Arbeiter, und der Jahreswert ihrer Produkte beträgt fast 150 Millionen Dollars. Das größte und bekannteste Versandhaus ist das von *Armour & Co.*, das vom 1. April 1890-91 mit einem Personal von 7900 Mann 712000 Stück Rindvieh, 1714000 Schweine und 413000 Hämmel schlachtete und Waren im Werte von $66000000 verkaufte, einschl. von Fleischkonserven, Düngstoffen, Leim etc. — Die Vorrichtungen zum Schlachten des Rindviehs und der Schweine sind höchst sinnreich und fungieren außerordentlich rasch, doch ist schwachnervigen Personen vom Besuch abzuraten.

Interessant ist auch der Besuch eines der großen **Getreide-Elevatoren**, von denen etwa 30 vorhanden sind (alle am Fluß), mit einem Gesamt-Lagerraum für fast 30 Millionen Bushels.

Ein Ausflug nach **Pullman** (*Florence Hotel*, $1), 14 M. südl. von City Hall am Illinois Central Railroad (Fahrzeit 3/4 St.), erfordert c. 1/2 Tag und ist gleichfalls sehr lohnend. Einlaßkarten zu den Pullman Car Works sind im Pullman Building, Michigan Ave., Ecke von Adams Str. (Pl. 30; C 3), zu bekommen, doch werden den Besuchern keine Führer mitgegeben. Pullman ist eine der *Pullman Palace Car Co.* gehörige Stadt, die fast nur aus saubern Arbeiterwohnungen besteht. L. von dem hübschen Bahnhof liegen die **Pullman Car Works*, die jährlich c. 200 Pullman Cars, 500 gewöhnliche Personenwaggons und 10000 Frachtwaggons fertigstellen, mit einem Durchschnittswerte von 10-12 Millionen Dollars. Die Pullman Car Co. hat jetzt 2500 Wagen im Besitz und Betrieb. Die Stadt hatte 1890 11000 Einwohner, die meist zu der Pullmanschen Fabrik in Beziehung stehen, doch brauchen die 5-6000 dort beschäftigten Arbeiter nicht in Pullman zu wohnen.

Lohnende kürzere Ausflüge von Chicago ferner nach *Evanston*, *Michigan City*, *St. Joseph*, *Kenosha*, *Grand Haven* (S. 246), *Kewaunee*, *Sturgeon Bay* (alle mit Dampfboot zu erreichen), *Glen Ellyn Springs*, *Lake Forest*, *Highland Park*, *Winnetka* etc.

Von Chicago nach *New York* s. R. 45; nach *Baltimore* und *Washington* s. R. 43; nach *Milwaukee* s. R. 47; nach *St. Paul* und *Minneapolis* s. R. 49; nach *St. Louis* s. R. 52; nach *Cincinnati* s. R. 53; nach *Kansas City* s. R. 85; nach *Council Bluffs* und *Omaha* s. R. 82; nach *Pittsburg* s. R. 42; nach *Buffalo* s. R. 44; nach *New Orleans* s. R. 60.

47. Von Chicago nach Milwaukee.

a. Chicago & Northwestern Railway.

85 M. Eisenbahn in 2 1/2-3 St. (Fahrpreis $2.25, Chair-Car 35 c.).

Chicago s. S. 250. Die Bahn führt in n. Richtung am *Lake Michigan* entlang, an zahlreichen vorstädtischen Stationen vorbei. — 12 M. *Evanston*, mit der *North Western University*, einer Methodisten-Lehranstalt mit 1000 Studierenden (davon 600 in der Vorbereitungsschule). Jenseit (36 M.) *Waukegan* beginnt *Wisconsin* (der „Badger State"), ein fruchtbarer, korn- und holzreicher Staat, mit zahlreichen indian. Grabhügeln und großen Eisenerzlagern (s. S. 267). Viele Kupfergeräte aus prähistorischer Zeit sind hier gefunden worden. Die Einwohner sind zum großen Teil deutscher oder skandinavischer Abkunft. — 51 M. *Kenosha* (6532 Einw.). — 62 M. *Racine* (Commercial, Merchants', $2), mit 21014 Einw., gutem Hafen und ansehnlichem Handel.

85 M. *Milwaukee*, s. S. 258.

b. Chicago, Milwaukee & St. Paul Railroad.

85 M. Eisenbahn in $2^1/_2$-$2^3/_4$ St. (Fahrpreise wie oben).

Chicago s. S. 250. Diese Bahn läuft fast parallel mit der in R. 47a beschriebenen, aber mehr landeinwärts. 9 M. *Mayfair;* 32 M. *Rondout;* 43 M. *Wadsworth.*

85 M. **Milwaukee.** — Hotels: *Plankinton House, Grand Avenue, $\$2^1/_2$-5; Pfister, Wisconsin Str., Ecke von Jefferson Str., $\$2^1/_2$-5; Schlitz Hotel, Grand Ave., Ecke 3rd Str., Z. von $1 an; Republican Ho., Ecke Cedar und 3rd Str., $2-3; Pabst, 464 Market Sq., $\$2$-$3^1/_2$. — *Bahnrestaur.*, D. 75 c. In den Vorstädten zahlreiche *Biergärten* nach deutscher Art.

Tramways (5 c.) in allen bedeutenderen Straßen. — Dampfboote gehen regelmäßig nach allen wichtigern Orten an den großen Seen sowie nach verschiedenen Sommerfrischen bei Milwaukee.

Theater: *Davidson's*, 3rd Str., bei Grand Ave.; *Bijou*, 2nd Str.; *People's*, West Water Str.; *Opera House*, Oneida Str.

Postamt, Ecke von Wisconsin und Milwaukee Str.

Deutscher Consular-Agent, Hr. v. *Baumbach.*

Milwaukee (176m), die größte Stadt von Wisconsin und einer der bedeutendsten Fabrik- und Handelsplätze des Nordwestens, liegt auf wellenförmigem Terrain am W.-Ufer des *Michigan-Sees*, an der Mündung des *Milwaukee River*. Durch die Anlage großer Wellenbrecher ist ein trefflicher Hafen geschaffen worden, während auf dem Flusse die größten Binnenseeschiffe bis an die Thüren der Warenhäuser gelangen können. Der Milwaukee River nimmt innerhalb der Stadt zwei Zuflüsse auf, den *Menomonee* und *Kinnickinnic*. Die Stadt ist gut gebaut, großenteils aus hellfarbigem Backstein, mit breiten baumbeschatteten Straßen. Reichlich die Hälfte ihrer (1890) 204 468 Einw. sind Deutsche, die sich mit Eifer und Erfolg die Pflege von Musik und Kunst angelegen sein lassen.

Milwaukee wurde 1835 gegründet und wuchs namentlich in den letzten 10 Jahren ungemein rasch empor. Haupthandelsartikel sind Getreide, Mehl und Holz. Die Getreide-Elevatoren haben Lagerraum für 6 Millionen Bushels. Milwaukeer Lagerbier (Brauereien von Pabst, Schlitz, Blatz etc.) ist über die ganze Union verbreitet (1892 $2^1/_4$ Millionen Barrels). Große Massen von Schweinefleisch werden hier zum Export verpackt. Die Haupterzeugnisse von Milwaukee sind Mehl, Leder, Maschinen, Eisen- und Stahlwaren und Tabak (Gesamtwert 1890 $ 95 000 000).

Die von O. nach W. laufende Grand Avenue ist neben *Wisconsin Str.* und *East Water Str.* die Haupt-Geschäftsstraße der Stadt. Zu den bemerkenswertesten Gebäuden gehören das *Zoll- und Post-Amt*, an der Ecke von Wisconsin und Milwaukee Str.; das *County Court House* (Gerichtsgebäude), in dem von Jefferson, Jackson, Oneida und Biddle Str. eingeschlossenen Häuserblock; die *Handelskammer*, Michigan Str., und die *St. Paulskirche* (Epis.), Marshall Str. Das *Ausstellungsgebäude* in Cedar Str. enthält ein naturhistorisches Museum (jeden Nachm., So. den ganzen Tag geöffnet). An der Ecke von Jefferson und Mason Str. die **Layton Art Gallery*, mit einigen guten Bildern (tägl. geöffnet; Mi. und Freit. Eintr. 25 c.). Die *öffentliche Bibliothek*, 408 Grand Avenue, hat 70 000 Bände (Lesesaal 9-9 U. geöffnet). Ein großes neues *Stadthaus* wird gebaut.

**Juneau Park*, auf einem den Fluß beherrschenden Hügel mit

hübscher Aussicht, enthält Standbilder von *Solomon Juneau* (1793-1856), dem ersten weißen Ansiedler in Milwaukee, und *Leif Ericson* (S. 73). Hübsche Spazierfahrt n. am Fluß entlang nach (5 M.) *Whitefish Bay.* An der SW.-Ecke der Stadt der *Forest Home Cemetery.*

Interessant der Besuch einer der großen *Brauereien*, z. B. *Pabst's*, die jährlich über 1000000 Faß Bier braut, sowie der *Getreide-Elevatoren* und *Kornmühlen.*

3 M. w. von der Stadt liegt das *National Soldiers' Home*, mit Unterkunft für 20000 Invaliden und schönem Park (an Wochentagen dem Publikum geöffnet). — Lohnender Ausflug nach **Waukesha** (*Fountain Spring Ho.*, $ 3-5), 20 M. w. von Milwaukee, mit der *Bethesda-Quelle*, deren Wasser (gegen Diabetes und Brightsche Krankheit wirksam) über die ganzen Verein. Staaten und nach Europa versandt wird.

Milwaukee ist ein wichtiges Bahncentrum, von dem nach allen Punkten Wisconsins Linien auslaufen. — Nach *Madison* und *St. Paul* s. unten.

48. Von Chicago nach St. Paul und Minneapolis.

a. Chicago, Milwaukee & St. Paul Railroad.

420 M. Eisenbahn bis (410 M.) *St. Paul* in 13-14 St. und von da bis (10 M.) *Minneapolis* in 1/2-3/4 St. (durchgehendes Billet $ 11.50, Parlor-Car $ 1, Schlafwagen $ 2). — Der direkte Postzug nach St. Paul geht auf der nachstehend beschriebenen Linie über La Crosse, doch kann man auch von Chic go über *Madison* und *Prairie du Chien* oder über *Dubuque* nach St. Paul gelangen.

Von Chicago bis (85 M.) *Milwaukee* s. R. 47. Die Bahn wendet sich nach W. — 104 M. *Pewaukee;* 116 M *Oconomowoc.* — Bei (130 M.) *Watertown* zweigt l. ab die Bahn über *Madison* (S. 260) und *Prairie du Chien* (S. 261); weiter in n.w. Richtung. 148 M. *Columbus;* 176 M. *Portage City* (Bahnrestaur.), Stadt von 5143 Einw., an dem von hier ab schiffbaren *Wisconsin River.* — Von (193 M.) *Kilbourn City* (Finch Ho., $ 2-2 1/2) kann man die malerischen **Dalles des Wisconsin* besuchen. — 238 M. *Tomah;* 258 M. *Sparta.* — 281 M. **La Crosse** (198m; *Cameron Ho.*, $ 2 1/2; *Bahnrestaur.*), blühende Stadt von 25090 Einw. am O.-Ufer des *Mississippi*, mit großen Sägewerken und bedeutendem Holzhandel.

Die Bahn überschreitet den hier c. 500m br. Mississippi, tritt in den Staat *Minnesota* (den „Nordsternstaat") und führt am W.-Ufer des Stromes aufwärts durch malerische Landschaft (Aussicht rechts). — 307 M. *Winona* (18028 Einw.), mit Holz- und Getreidehandel. — 340 M. *Wabasha* liegt am untern Ende des **Lake Pepin*, einer 30 M. l. und 3-5 M. br. Ausweitung des Mississippi (S. 290). — 352 M. *Lake City* und (359 M.) *Frontenac*, beide schön gelegen und als Sommerfrischen besucht. — 369 *Red Wing;* 390 M. *Hastings.*

410 M. *St. Paul*, s. S. 262; — 420 M. *Minneapolis*, s. S. 263.

b. Chicago & Northwestern Railway.

421 1/2 M. Eisenbahn bis (409 1/2 M.) *St. Paul* in 13-14 St.; bis (12 M.) *Minneapolis* in 3/4 St. mehr (Fahrpreise wie oben).

Chicago s. S. 250. Die Bahn wendet sich nach NW., an mehreren Vorortstationen vorbei. 63 M. *Harvard Junction.* Etwas weiter be-

ginnt *Wisconsin* (S. 257). Einige Züge fahren von hier über *Beloit*, mit namhaftem College, andre über (91 M.) *Janesville* (10836 Einw.); in (116 M.) *Evansville* treffen sie wieder zusammen.

138½ M. **Madison** (257m; *Park Hotel*, \$2½-3; *Capitol*, *Ogden*, \$2-2½; *Tonywatha Springs Hotel*, 3 M. von der Stadt, \$2-3), die Hauptstadt von Wisconsin, freundliche Stadt von 13426 E., zwischen den schönen *Mendota-* und *Monona-Seen* gelegen. Das stattliche *Staats-Capitol* enthält eine gute Bibliothek; im S.-Flügel die * *Wisconsin Historical Society*, mit Bibliothek von 150000 Bänden, Kunst- und andern Sammlungen. Die *Universität von Wisconsin*, auf dem den Mendota-See überragenden *University Hill* schön gelegen, wird von 1000-1200 Studenten besucht. Die dazu gehörige *Sternwarte (Washburn Observatory)* ist eine der besteingerichteten in Amerika.

Die Bahn führt in n. Richtung an dem anmutigen *Lake Mendota* entlang (s. oben). Bei (212 M.) *Elroy* zweigt sie von der Bahn nach *La Crosse* (S. 259) l. ab und durchzieht ausgedehnte Nadelholzwälder. Bei (321½ M.) *Eau Claire* (17415 Einw.) über den *Chippewa*. 345 M. *Menomonee*. — 390½ M. *Hudson*, mit dem *Oliver Wendell Holmes Sanitarium* (\$1½-2½), am O.-Ufer des *Lake St. Croix* hübsch gelegen. Man kann von hier die **Dalles of the St. Croix* besuchen. Die Bahn überschreitet nun den *Mississippi* und tritt in den Staat *Minnesota* (S. 259).

409½ M. *St. Paul*, s. S. 262; — 421½ M. *Minneapolis*, s. S. 263.

c. Albert Lea Route.

529 M. Chicago, Rock Island & Pacific Railroad bis (222 M.) *West Liberty*; Burlington, Cedar Rapids & Northern Railway bis (413 M.) *Albert Lea*; Minneapolis & St. Louis Railroad bis (521 M.) *Minneapolis* und (529 M.) *St. Paul* (Fahrzeit 21 St.; Preise wie oben).

Chicago (Van Buren Str. Station) s. S. 250. Die Bahn führt w.s.w. durch weite Ebenen. 40 M. *Joliet* (164m), betriebsame Stadt mit 23364 Einw., am *Des Plaines River*. — 84 M. *Ottawa* (9985 Einw.); 90 M. *La Salle* (9855 Einw.); 159 M. *Geneseo*.

181 M. **Rock Island** (143m; *Harper Ho.*, \$2-3; *Rock Island Ho.*, \$2; *Bahnrestaur.*), wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt mit 13634 Einw., am O.-Ufer des *Mississippi* und am Fuß der *Moline Rapids*, die die Fabriken der Stadt mit Wasserkraft versorgen, hat seinen Namen von einer 390ha großen Insel im Fluß, auf der sich ein umfangreiches *Staatsarsenal* erhebt.

Die Bahn überschreitet den Mississippi auf schöner Brücke, tritt in den Staat *Iowa* (spr. Eiŏwä; den „Habichtsaugen-Staat") und erreicht (182 M.) **Davenport** (*Kimball Ho.*, *Lindell Ho.*, \$2-3), Rock Island gegenüber, mit 26872 Einw., ansehnlichen Fabriken und bedeutendem Getreidehandel, Knotenpunkt einer Bahn nach *Kansas City* (S. 366). — Bei (222 M.) *West Liberty* (Bahnrestaur.) zweigt unsre Bahn von der Hauptlinie nach Omaha r. (N.) ab und durchschneidet die unermeßlichen Weizenfelder des nördl. Iowa. — 259 M.

Cedar Rapids (216m; Pullman Ho., Grand, $2-2½), blühende Stadt am Cedar River, mit 18020 Einw. und großen Schweinefleisch-Packereien. — 316 M. *Cedar Falls.* Jenseit (396 M.) *Northwood* beginnt *Minnesota.* — 413 M. *Albert Lea* (375m; Gilbert Ho., $2), betriebsames Städtchen von 3305 Einw. — 512 M. *Hopkins.*

521 M. *Minneapolis* s. S. 262; — 529 M. *St. Paul* s. S. 263.

d. Chicago Great Western Railway.

430 M. Eisenbahn in 13-14 St. (Preise wie oben).

Chicago (Grand Central Depot) s. S. 250. Die Bahn läuft anfangs nach WNW. 52 M. *Sycamore;* 126 M. *Stockton.* Sie erreicht den *Mississippi* bei (167 M.) **Dubuque** (183m; *Julien Ho.*, $3-4; *Lorimier*, $2-3), der dritten Stadt von *Iowa*, mit 30311 Einw. und bedeutendem Handel in Getreide, Holz und Blei. — 197 M. *Dyersville.* Bei (240 M.) *Oelwein* (417m) zweigt unsre Bahn von der Hauptlinie nach *Kansas City* (S. 368) r. (N.) ab. — 348 M. *Dodge Centre.*

420 M. *St. Paul* s. S. 262; — 430 M. *Minneapolis* s. S. 263.

e. Chicago, Burlington & Quincy Railroad.

442 M. Eisenbahn in 13½-20 St. (Preise wie oben).

Chicago (Canal Str. Station) s. S. 250. — Erste bedeutende Station ist (38 M.) *Aurora* (198m; Bishop Ho., $2-2½), Fabrikstadt von 19688 Einw., angeblich die erste Stadt, die ihre Straßen elektrisch beleuchtete (1881). Unsre Bahn zweigt hier von der nach Kansas City (S. 366), Omaha (S. 355) und Denver (S. 373) r. ab. — 99 M. *Oregon;* 123 M. *Milledgeville;* 146 M. *Savanna.* Weiter in n. Richtung am O.-Ufer des *Mississippi* entlang, mit schönen Blicken l. auf den Strom. — 172 M. *Galena Junction*, für (6 M.) *Galena*, Städtchen von 5635 Einw. mit ergiebigen Bleibergwerken. Bei (186 M.) *East Dubuque*, am O.-Ufer des Mississippi gegenüber von *Dubuque* (s. oben), tritt die Bahn in den Staat *Wisconsin* (S. 257). — 240 M. **Prairie du Chien** (189m; *Commercial*, *Depot*, $2), Hafenort mit 3131 Einw., oberhalb der Mündung des *Wisconsin River.* — 299 M. *La Crosse* (Bahnrestaur.) s. S. 259; 329 M. *East Winona*, gegenüber von Winona (S. 259). — Zahlreiche kleine Stationen.

431 M. *St. Paul* s. S. 262; — 442 M. *Minneapolis* s. S. 263.

f. Wisconsin Central Railroad.

472 M. Eisenbahn in 14 St. (Preise wie oben).

Chicago (Grand Central Depot) s. S. 250. Die Bahn führt nach NO. und betritt *Wisconsin* jenseit (55 M.) *Antioch.* — 98 M. *Waukesha* (S. 259). — 118 M. *Rugby Junction* ist Knotenpunkt des Wisconsin Central R. R. von Milwaukee (S. 258). — 156 M. *Fond du Lac*, Stadt von 12024 Einw. mit lebhaftem Holzhandel, liegt am S.-Ende des *Lake Winnebago* (30 M. lang und 10 M. br.), dessen W.-Ufer die Bahn umzieht. — 174 M. *Oshkosh*, Stadt von 22836 Einw., mit Sägewerken und Fabriken. — Bei (187 M.) *Neenah* wendet die

Bahn sich l. (W.) und verläßt den See. — 250 M. *Stevens' Point;* 303 M. *Abbotsford;* 358 M. *Chippewa Falls* (8670 Einw.), am Wisconsin; 423 M. *New Richmond.*

462 M. *St. Paul*, s. unten; — 472 M. *Minneapolis*, s. S. 263.

49. St. Paul und Minneapolis.

St. Paul und *Minneapolis*, die „Zwillingsstädte" des Westens, sind in allen Beziehungen so eng mit einander verbunden, daß sie fast eine einzige Stadt von 300 000 Einw. bilden; sie sind daher hier zusammen beschrieben.

St. Paul. — Bahnhöfe. *Union Depot* (Pl. E 2, 3), am Fluß, am untern Ende von Sibley Str., von den meisten Bahnen benutzt; *Broadway Depot* (Pl. E 2), Ende von 4th Str., für den Minneapolis & St. Louis R. R. und die Bahn nach St. Croix Falls.

Hotels. *Ryan (Pl. a: D 2), Ecke von Robert und 6th Str., $ 3-6, mit gutem Café-Restaur.; Aberdeen, Ecke von Dayton und Virginia Str., von $ 3½ an; Merchants' (Pl. c: E 3), Ecke E. 3rd Str. und Jackson Str., von Kaufleuten besucht, $ 2-3½; Windsor (Pl. d: C 3), Ecke 5th und St. Peter Str., $ 2½-5, Familienhotel; Clifton (Pl. e: C 3), Z. von $ 1; Clarendon (Pl. f; C 3), $ 2. — *Magee's Restaur.*, 341 Jackson Str.

Tramways. St. Paul wird nach allen Richtungen von einem Netz von elektrischen und Kabel-Tramways durchzogen (5 c.); Pferdebahnen giebt es in keiner der beiden Städte. — *Interurban Electric Tramway* nach (10 M.) *Minneapolis* von Wabasha und 5th Str. (Fahrpreis 10 c.; Fahrzeit ¾-1 St.).

Cabs. Für 1 Person, 1 M. 50 c., 1½ M. 75 c., 2 M. $ 1; jede Person 50 c. mehr für die ganze Strecke; die Stunde $ 1, jede weitere St. 50 c., Zweispänner $ 1½ und $ 1.

Dampfboote nach allen Punkten am Mississippi (vgl. R. 62).

Theater. *Metropolitan Opera Ho.* (Pl. D 2); *Grand Opera House* (Pl. C 3), 6th und St. Peter Str.; *Park Theatre* (Pl. B 3).

Post Office (Pl. C 3), Ecke von Wabasha und 5th Str. (7-7; So. 9-10 Vm).

Deutscher Consular-Agent, Hr. *Reinhard Jedermann.*

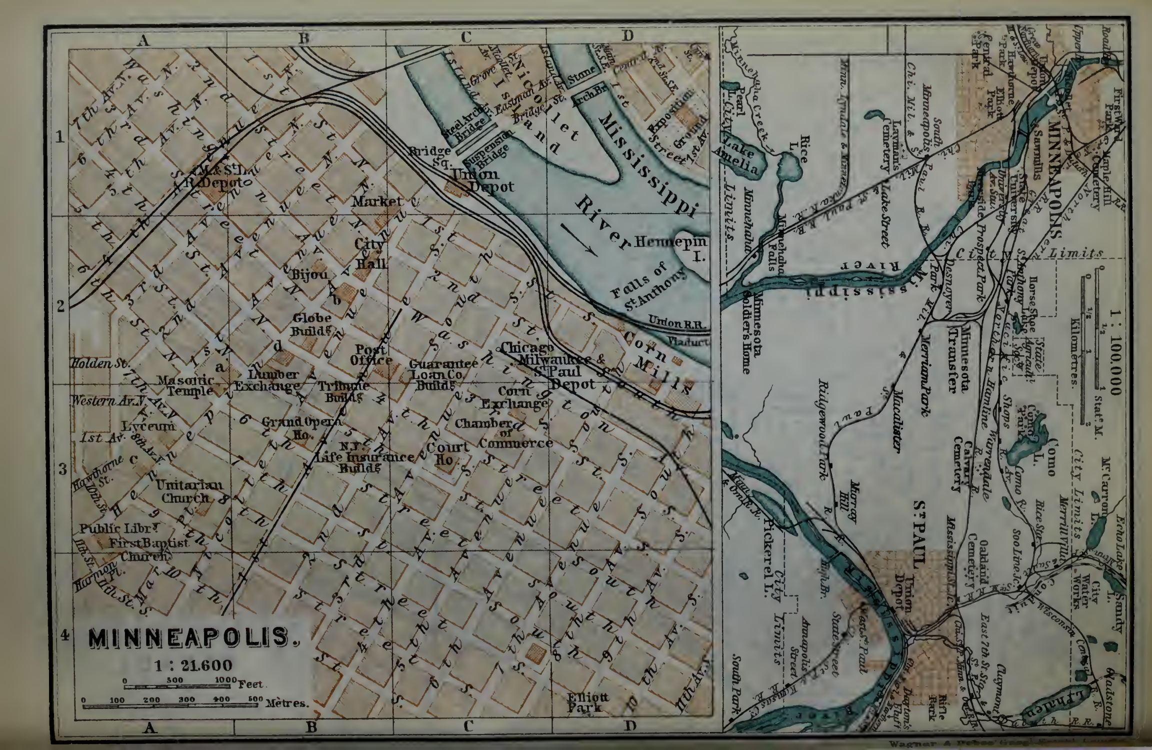
St. Paul (210-240m ü. M.), die Hauptstadt von Minnesota, mit (1890) 133 156 Einw. (viel Skandinavier), auf dem terrassenförmig ansteigenden O. (N.)-Ufer des bis hierhin schiffbaren *Mississippi* schön gelegen, ist ein wichtiges Bahncentrum und betreibt auf Bahnen und Fluß einen sehr bedeutenden Engros- und Detailhandel. Der Wert seiner industriellen Erzeugnisse belief sich 1890 auf $ 32 600 000.

Der erste weiße Ansiedler, ein canadischer Geschäftsreisender, baute sich 1838 hier an und der Ort erhielt seinen Namen 1841 nach einem französischen Priester. Im J. 1854, wo es Stadtgerechtsame erhielt, hatte St. Paul erst 3000 Einw., hat sich aber seitdem ungemein rasch entwickelt. — Im Winter wird hier alljährlich ein großer und viel besuchter *Eis-Karneval abgehalten.

Man beginnt die Besichtigung von St. Paul am besten mit der Besteigung der **Pioneer Press Office* (Pl. D 2, 3), eines 13stöckigen Gebäudes an der Ecke von 4th und Robert Str. (Elevator). Gute Aussicht auch von der Kuppel des **Capitols** (Pl. C 2; Besteigung mühsam, Schlüssel im Erdgeschoß). Die Bibliothek der *Staatshistorischen Gesellschaft*, im Capitol, enthält 20 000 Bde. — Unweit s. die *Post Office* (Pl. C 3) und die stattliche **City Hall** (Pl. C 3; Baukosten $ 1 000 000), mit der *öffentlichen Bibliothek.* Hervorragende Bauten im Geschäftsviertel sind ferner das *New York Life Insurance Buil-*



St. PAUL.
1 : 16.600
Feet
Mètres
Mississippi River
Capitol
Manual Training School
High School
Nat. Guard Armory
Wash. Training School
Broadway Depot
Great Northern Railway Offices
Union Depot
Bank of Minnesota
N.Y. Life Insurance Buildg
Metropolitan Opera Ho.
Pioneer Press Office
Germania Insurance Buildg
Globe Buildg
City Hall
Court Ho.
Post Office
Cathedral
Grand Opera Ho.
Park Theatre
Armory
Rice Park
Smith Park
People's Church
Aberdeen Hotel
Summit Park
Irvine Park
Suburban Depot
Steamboat Landing
Upper Steamboat Landg
Summit Avenue
College Av.
Pleasant Av.
Exchange St.
Fort Street
Oak Street
Franklin St.
Market St.
Jackson St.
Robert St.
Minnesota St.
Sibley St.
Wabasha Street
Cedar Street
Fulton St.
Rondo St.
Carroll St.
Martin St.
St. Anthony Av.
Byron St.
Central Park Av.
Iglehart St.
Josette Street
Selby Av.
Dayton Av.
Nelson Av.
Mulberry St.
Ramsey St.
Leech St.
Forbes St.
Wilkin St.
Ontario Street
Spring St.
Hill St.
Eagle St.
Levee
Dakota St.
Water St.
Starkey St.
Custer St.
Fillmore St.
Hubert St.
Fairfield St.
Eaton St.
Eva St.
Robertson St.
Robert St.
State St.
Fenton St.
Alabama St.
Tennessee St.
Kentucky St.
Minnetonka St.
Prince St.
3rd St.
4th St.
5th St.
6th St.
7th St.
8th St.
9th St.
10th St.
11th St.
12th St.
13th St.
14th St.
Temperance St.
Canada St.
Spruce St.
Willius St.
Neill St.
Kittson St.
Brook St.
Locust St.
Olive St.
Broadway


MINNEAPOLIS.
1 : 21.600
Feet.
Mètres.
Mississippi River
Hennepin I.
Falls of St. Anthony
Nicollet Island
Union Depot
Bridge Sq.
Suspension Bridge
Steel Arch Bridge
Stone Arch Br.
Union R.R. Viaduct
Corn Mills
Chicago Milwaukee & St. Paul Depot
Corn Exchange
Chamber of Commerce
Court Ho.
Guarantee Loan Co. Buildg.
Post Office
City Hall
Market
Bijou
Globe Buildg.
Tribune Buildg.
N.Y. Life Insurance Buildg.
Grand Opera Ho.
Lumber Exchange
Masonic Temple
Lyceum
Unitarian Church
Public Libr.
First Baptist Church
Elliott Park
Washington Avenue
Holden St.
Western Av. N.
Hawthorne St.
Exposition Ground
1 : 100.000
Stat. M.
Kilometres.
MINNEAPOLIS
ST PAUL
City Limits
Mississippi River
Como L.
Como Park
Mc Carron L.
Echo Lake
Sandy L.
City Water Works
Gladstone
Phalen L.
Merrill Villa
Rice Sta.
Soo Line Jc.
Claymont
East 7th St. Sta.
Oakland Cemetery
Rifle Park
Union Depot
Dayton's Bluff
West St. Paul
State Street
Annapolis Street
South Park
Pickerel L.
High Br.
Ridgewood Park
Murray Hill
Macalister
Merriam Park
Minnesota Transfer
Calvary Cemetery
Warrendale
Hamline
Shops
Desnoyer Park
Prospect Park
Riverside Park
University Av. Sta.
State University
Sawmills
Horse Shoe Lake
State Agricult. Soc.
St. Anthony Park
Northern Pacific
Maple Hill Cemetery
First Ward Park
Hawthorne Park
Elliott Park
Central Park
South Minneapolis
Layman's Cemetery
Lake Street
Rice L.
Minnehaha Falls
Minnehaha
Minnehaha Creek
Minnesota Soldier's Home
Pearl L.
Lake Amelia
1 2 3 4
A B C D

ding (Pl. C 2), Ecke 6th und Minnesota Str.; die röm.-kath. *Kathedrale St. Paul* (Pl. C 3), 6th Str., Ecke St. Peter Str.; die *High School* (Pl. C 1), Ecke von 10th und Minnesota Str.; die *National Guard Armoury* (Pl. B 3), der letztern gegenüber; das *Globe Building* (Pl. D 3), 4th Str., Ecke Cedar Str.; die *Germania Life Insurance Office* (Pl. D 3), gegenüber; die *Bank of Minnesota* (Pl. D 2); die sonderbar aussehende *People's Church* (Pl. A 3) und die *Great Northern Railway Offices* (Pl. E 3).

Die von der fashionabeln Welt bevorzugte Straße ist die an einem Hügelrücken entlangführende *Summit Avenue (Pl. A B 1, 2), mit einer Reihe geschmackvoller „Residences", besonders in ihrem w., bei *Summit Park* (Pl. A 2) beginnenden Teil. Das hervorragendste Privathaus ist das große Braunstein-Palais des Mr. Hill, Präsidenten des Great Northern Railway. — Nahe bei Summit Ave. das große neue *röm.-kath. Seminar St. Thomas Aquinas.*

Von Summit Ave kann man zur High Bridge hinabsteigen, die von dem niedern N.(O.) Ufer des Mississippi in schräger Richtung zu den Höhen auf der S. (W.) Seite hinanführt und eine herrliche *Aussicht bietet.

Die *Indian Mounds* (Grabhügel) auf *Dayton's Bluff*, am Mississippi, gleich ö. von St. Paul, bieten einen schönen Blick auf die Stadt und den Fluß. *Carver's Cave*, in Dayton's Bluff, ist nach Capt. Jonathan Carver benannt, der hier 1767 einen Vertrag mit den Indianern abschloß. — $3^1/_2$ M. n.w von der Stadt (Tramway) liegen *Lake Como* und *Como Park*; daneben die *State Fair Grounds* (Jahrmarktsplatz). *Fort Snelling*, ein Militärposten der Verein. Staaten, liegt am W.-Ufer des Mississippi, 6 M. oberhalb der Stadt (Chicago, Milwaukee & St. Paul R. R.). — Die **Minnehaha-Fälle* (S. 265) sind von St. Paul mit Dampfboot auf dem Mississippi (im Sommer) oder dem Chicago, Milwaukee & St. Paul R. R. zu erreichen. — Der Staat Minnesota ist mit zahlreichen Seen (im ganzen 7-10000, mit einem Flächenraum von 4160 Sq.-M.) bedeckt, von denen mehrere von St. Paul leicht zu erreichen sind. Zu den größten und schönsten gehören *White Bear Lake* (10 M., s. S. 266), *Bald Eagle Lake* (11 M., s. S. 266) und **Lake Minnetonka* (20 M., s. S. 265).

Von St. Paul auf dem Mississippi nach *St. Louis* und *New Orleans*, s. R. 62.

Minneapolis (10 M.) ist von St. Paul mit Eisenbahn ($^1/_2$ St.) oder dem Interurban Electric Tramway (S. 262; $^3/_4$ St.) zu erreichen.

Minneapolis. — **Bahnhöfe.** *Union Depot* (Pl. C 1), Bridge Sq., von 9-10 verschiedenen Bahnen benutzt; *Chicago, Milwaukee & St. Paul Depot* (Pl. C D 2, 3), Washington Ave.; *Minneapolis & St. Louis Railway Depot* (Pl. A 1), N. 3rd Str. und Fourth Ave.

Hotels. West Hotel (Pl. a: AB 2), Hennepin Ave., Ecke 5th Str., $3-5; Nicollet Ho. (Pl. b: B 2), Washington Ave., zwischen Hennepin Ave. und Nicollet Ave., $ $2^1/_2$-4; The Holmes (Pl. c: A 3), Hennepin Ave., $ $2^1/_2$-4, Z. von $ 1; Brunswick (Pl. d: B 2), von $ 2. — *Dietrich's Restaur.*, 316 Hennepin Ave.

Tramways und **Cabs** wie in St. Paul (S. 262).

Theater. *Grand Opera* (Pl. B 3), 6th Str.; *Lyceum* (Pl. A 3), Hennepin Ave.; *Bijou* (Pl. B 2), Washington Ave.; *Hilton's*, Hennepin Ave., Vaudevilles.

Post Office (Pl. B C 2), 3rd Str. (7-7; So. 9-10 Vm.).

Minneapolis (215-240m ü. M.), die größte Stadt in Minnesota (1890 164 738 Einw., darunter viele Skandinavier) und der größte

Mehlmarkt der Welt, liegt oberhalb St. Paul auf beiden Ufern des Mississippi, der hier die *St. Anthony-Fälle* bildet. Das Stadtgebiet (54 Sq.-M.) ist größer und weniger dicht bebaut als das von St. Paul, enthält aber zahlreiche charakteristische Bauten, denen die Schwesterstadt nichts ähnliches an die Seite zu setzen hat, und erhält durch die vielen Bäume und Gärten einen besondern Reiz.

Minneapolis verdankt sein rasches Wachstum dem großen und fruchtbaren Ackerbaudistrikt, dessen Hauptort es ist, und der vorzüglichen Wasserkraft der St. Anthony-Fälle, die mit einem benutzbaren senkrechten Fall von 15m Höhe 50-100000 Pferdekräfte liefern. Die Fälle erhielten ihren Namen 1680 von Père Hennepin (S. 180), aber erst 1838 wurde das Dorf *St. Anthony* (jetzt in das Stadtgebiet eingeschlossen) auf dem ö. Flußufer gegründet. Die Niederlassung am W.-Ufer, *Minneapolis* (von *minne*, dem Sioux-Wort für Wasser), wurde 1852 gegründet. Die Bevölkerung stieg bis 1870 auf 18000, bis 1880 auf 46000, während das letzte Jahrzehnt den enormen Zuwachs von 252% aufweist.

Die *Getreidemühlen* (c. 25) können täglich c. 45000 Fässer verarbeiten und erzeugen jährlich ungefähr 7 Millionen Faß Mehl. Die *Sägemühlen* schneiden jährlich 120-140000000 Meter Holz. Der Wert der Fabrikerzeugnisse, zu denen noch Eisenwaren, Maschinen, Tramwagen etc. kommen, belief sich 1890 auf c. 80 Millionen Dollars. Auch der Handel ist sehr bedeutend; importiert wird hauptsächlich Getreide, exportiert Mehl und Holz.

An der Ecke von Second Ave. und N. 3rd Str. erhebt sich das großartige Gebäude der **North Western Guarantee Loan Co.* (Pl. C 2), 1888-90 mit einem Aufwand von $1000000 errichtet. Das Dach (52m h., Turm noch 15m höher) ist als Garten angelegt (im Sommer Konzerte) und gewährt eine herrliche Aussicht auf die Stadt (*Restaurant im 12. Stock). Daneben das *Postamt* (Pl. B C 2), im roman. Stil.

Von hier w. durch 3rd Str. bis zur Hennepin Avenue (Pl. A-C 3-1), dann in dieser l. L., an der Ecke von N. 5th Str., die imposante *Lumber Exchange* (Pl. B 2); r. das *West Hotel* (Pl. a, A B 2; s. oben) und der *Masonic Temple* (Pl. A 3). — Weiter, an der Ecke von 10th Str., die *Public Library and Art Gallery (Pl. A 3), ein hübscher roman. Bau mit reicher Fassade.

Im ersten Stock die *Bibliothek* (50000 Bde.) und die *Lehrsäle* (8.30 Vm.-10 U. Ab. geöffnet). Eine Treppe höher die *Art Gallery* (8.30-12 und 1-6, Freit. auch 7.30-10 Ab., So. 2-10 geöffnet), mit Sammlungen von Bildern (darunter *De Neuville's* Erstürmung von Tell el-Kebîr), Abgüssen und verschiedenartigen kleinen Kunstgegenständen. — Im zweiten Stock die Sammlungen der *Minnesota Academy of Natural Sciences*. — Auch eine *Kunstschule* ist vorhanden.

Neben der Public Library die **First Baptist Church* (Pl. A 4). Auch die **Unitarian Church* (Pl. A 3) an der Ecke von Mary Place und 8th Str. ist ein hübscher Bau.

Am andern Ende von Hennepin Ave. liegen die *City Hall* (Pl. B 2), die *Markthalle* (Pl. B C 1, 2) und das *Union Depot* (Pl. C 1). Eine Brücke führt hier nach der anmutigen *Nicollet-Insel* (Pl. C D 1). — Hervorragende Gebäude im Geschäftsviertel der Stadt sind noch das neue *Court House* (Pl. C 3; im Bau), 5th Str. und Third Ave.; das **New York Life Insurance Building* (Pl. B 3), 5th Str. und Second Ave., im Innern glänzend eingerichtet, mit doppelter Wendeltreppe;

die *Bank of Commerce;* das *Globe Building* (Pl. B 2), und die *Chamber of Commerce* (Pl. C 3), 3rd Str. und Fourth Ave.

Die großartigen und sehr sehenswerten ***Mühlen** von Minneapolis liegen am Mississippi bei den *St. Anthony-Fällen* (Pl. D 2; S. 265). Auf vorheriges Ansuchen wird man in der Regel Zutritt zu einer der größern Mühlen erlangen. Das Walzen- oder ungarische System wird hier mit Ausschluß des Mühlsteins angewendet.

Von den *Fällen*, die durch Dämme, Stützmauern und eine mächtige Holzplankenwand aufgefangen und in verschiedene Kanäle verteilt werden, ist wenig mehr zu sehen. Zu den größten Mühlen gehören die der *Washburn-Crosby Co.*, am r. Ufer, mit einer Arbeitsleistung von 9500 Fässern täglich. Die *Pillsbury A Mill* (Office im Guarantee Loan Building) am l. Ufer, mit einer Kapazität von 7000 Fässern, ist die größte Einzelmühle der Welt. Vgl. S. 264. — Die *Getreide-Elevatoren*, mit Lagerraum für 16½ Millionen Bushels, sind gleichfalls sehenswert. Der *Union Elevator* allein faßt 2½ Mill. Bushels.

Auch die großeu ***Sägemühlen** (Lumber Mills) mit ihren hochinteressanten Vorrichtungen verdienen einen Besuch. Die meisten liegen am Fluß oberhalb der Stadt.

Die Sägemühle der *Bovey De Laittre Lumber Co.*, 3 M. oberhalb der Stadt (elektr. Tramway von Camden Place), schneidet jährlich 8-9 Mill. Meter Holz. Die Stämme, jeder mit der Marke des Eigentümers versehen, werden den Fluß hinab geschwemmt und soviel wie möglich in den richtigen „boom" (Holzrechen) dirigiert. Doch läßt sich eine Vermischung der Stämme bis zu einem gewissen Grade nicht vermeiden; die Regulierung findet durch vom Staate angestellte „Scalers" statt, die die verirrten Stämme den Holzlagern, in denen sie gefunden werden, belasten. Die Stämme werden auf einer schiefen Ebene mittels einer endlosen Kette mit großen Haken in die Mühle hinaufgezogen, in die Gangsäge eingeführt und zu Brettern zerschnitten ehe sie trocken sind. Die gesteigerten Kosten des Rohmaterials haben verschiedene Verbesserungen im Sägebetrieb herbeigeführt, wobei das hauptsächlich im Auge behaltene Ziel die Verringerung des Sägemehls durch möglichst feine Sägen bildet. Die neuen Bandsägen sind von wunderbarer Feinheit.

Die **Universität von Minnesota**, am l. Ufer des Flusses, zwischen 11th und 18th Avenues, s.ö., besteht aus mehreren großen und gut eingerichteten Gebäuden (vom Turm des Mittelbaus schöne Aussicht) und wird von c. 1000 Studenten besucht (auch Frauen).

S.w. von Minneapolis liegen mehrere kleine Seen (*Lake Calhoun*, *Lake Harriet* etc.), die untereinander und mit der Stadt durch ein Netz von Anlagen und Boulevards verbunden sind und Gelegenheit zu reizenden Ausflügen bieten. — 5 M. südl. (mit dem Chic., Milwaukee & St. Paul R. R. zu erreichen), in einem parkartigen hübschen Thälchen, die graziösen 15m h. ***Minnehaha-Fälle**, von Longfellow besungen, aber im Sommer meist wasserarm. Der kleinere Fall unten heißt scherzweise der *Minnegiggle*. Am andern Ufer des Bachs das *Minnesota Soldiers' Home*, mit schönen Parkanlagen. 2 M. unterhalb der Fälle liegt *Fort Snelling* (S. 263).

Das beliebteste Ausflugsziel von Minneapolis und St. Paul ist ***Lake Minnetonka** (280m), c. 10 M. s.w. von ersterer Stadt und von beiden leicht mit Eisenbahn zu erreichen. Der See ist von äußerst unregelmäßiger Gestalt und hat bei einer Gesamtlänge von 12-15 M. eine Uferlinie von fast 150 M. Er ist von niedern bewaldeten Hügeln umgeben und bietet treffliche Gelegenheit zu Kahnfahrten und Fischfang. Dampfer fahren regelmäßig zwischen den Hauptpunkten am See. Die besuchtesten Aufenthaltsorte sind das **Hotel St. Louis* ($ 3-4), am S.-Ufer, direkt mit dem Chicago, Milwaukee & St. Paul, oder auch mit dem Minneapolis & St. Louis R. R. zu erreichen; das *Hotel Lafayette* ($ 3-5), am N.-Ufer, mit dem Great Northern

Railway zu erreichen; und das *Lake Park Hotel* ($ 3½). Kleinere Hotels und Logierhäuser auch in *Excelsior*, *Wayzata* (dem Minneapolis zunächst gelegenen Punkt und Abfahrtsort der Seedampfer, s. unten) und andern Orten. Der *Obere See*, wilder und unzugänglicher als der untere, ist gleichfalls mit einfachen Gast- und Logierhäusern versehen. Der *Minnehaha* (S. 265) fließt aus dem Minnetonka-See ab.

Von Minneapolis und St. Paul nach Sault Ste. Marie, 494 M., Eisenbahn in 18-19 St. (Fahrpreis $ 16.20; Schlafwagen $ 2.50). Diese Bahn führt n.w. durch Wisconsin und Michigan; Stationen meist unbedeutend. —*Sault Ste. Marie* s. S. 269.

Von St. Paul nach Grand Forks, 338 M., Great Northern Railway in 15 St. Bis (11 M.) *Minneapolis* s. S. 263. Die Bahn durchzieht den schönen *Lake Park District* von Minnesota, mit unzähligen kleinen und größern Seen (s. oben). Von (24 M.) *Wayzata*, am S.-Ende des *Lake Minnetonka* (s. oben), führt eine Zweigbahn nach dem *Hotel Lafayette* (S. 265) und (7 M.) *Spring Park*. Weiter an zahlreichen kleinen Stationen vorbei. 76 M. *Litchfield* (Brightwood, $ 2), Sommerfrische am *Lake Ripley*. — 102 M. *Willmar* ist Knotenpunkt von Bahnen n.ö. nach *St. Cloud* (S. 353), südl. nach (147 M.) *Sioux Falls* (10 177 Einw.) in Süd-Dakota und (225 M.) *Sioux City* (37 806 Einw.) in Iowa. — Von (133 M.) *Benson* führt eine Bahn w. nach *Watertown* und (162 M.) *Huron*. — 160 M. *Morris*; 196 M. *Tintah Junction*. Bei (214 M.) *Breckenridge* über den *Red River* (S. 337) nach (215 M.) *Wahpeton* (1510 Einw.), in Nord-Dakota, mit der Red River Universität. Von hier entweder auf dem W.-Ufer des Red River (durchgehende Züge), oder auf dem O.-Ufer über *Moorhead* (S. 337) nach (2 0 M.) *Fargo* (S. 337), Kreuzungspunkt des Northern Pacific R. R. (R. 79), und (338 M.) *Grand Forks* (S. 353). Direkte Wagen gehen auf dieser Route („Manitoba Pacific Route“) nach (140 M.) *Winnipeg* und der pacifischen Küste (vgl. S. 353).

50. Von St. Paul nach Duluth.

152 M. St. Paul & Duluth Railroad in 5-7 St. (Fahrpreis $ 4.30). Andere Routen sind der *Great Northern* und der *Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Railway*.

St. Paul s. S. 262. Gegend im ganzen einförmig, anfangs Maisfelder, später viel durch Wald; Stationen meist unbedeutend. Bald nach der Abfahrt führt die Bahn zwischen (12 M.) *White Bear Lake* r. und (13 M.) *Bald Eagle Lake* l. hindurch, beide im Sommer von St. Paul aus viel besucht (s. S. 263; gute Hotels).

152 M. **Duluth** (186m; *Spalding Hotel*, $ 3-5; *St.Louis*, $ 2-3; *Windsor*, *Merchants*, $ 2), euphemistisch die „Zenithstadt der ungesalzenen Seen“ genannt, mit 33 115 Einw., liegt an einer schönen Bucht am W.-Ende des *Lake Superior*, an der Mündung des *St. Louis River*. Im J. 1860 hatte es nur 70 weiße Bewohner, und selbst 1880 erst 3470; es verdankt sein rasches Wachstum und seine voraussichtliche zukünftige Größe seiner Lage an dem Punkte, wo die Schiffahrt auf den großen Seen beginnt, und seinen trefflichen Bahnverbindungen mit den reichen Ackerbaustaaten des Westens. Duluth hat einen großen, durch einen kurzen Kanal zugänglichen und von Docks und Magazinen eingefaßten Hafen und treibt sehr bedeutenden Getreidehandel.

Nach einer ungefähren Schätzung beläuft sich die jährliche Weizeneinfuhr in Duluth auf 30 Millionen Bushels und seine Elevatoren können 12 Millionen Bushels fassen. An 2000 Schiffe fahren jährlich ein und aus, die meist Kohlen bringen und Mehl und Eisenerz dafür mit zurücknehmen. Auch der Holzhandel ist bedeutend.

Die Stadt ist größtenteils gut und massiv gebaut. Zu den hervorragendsten Gebäuden gehören die *Schulen*, das *Lyceum Theatre*, der *Board of Trade*, die *Exchange* und *St. Luke's Hospital*. — Der **Boulevard Drive*, auf der Terrasse oberhalb der Stadt (einer alten Küstenlinie des Lake Superior) 120-150m über dem See, bietet reizende Aussichten auf Stadt und See.

Etwa 100 M. n. von Duluth (Duluth & Iron Range Railroad) liegen die großen Eisenerzlager der *Vermilion* und *Mesabi Ranges*, die 1891 an 1000000 Tons Erz lieferten.

51. Von Duluth nach Sault Ste. Marie.

a. Eisenbahn.

410 M. Duluth, South Shore & Atlantic Railway in 17 St. (Fahrpreis $15, Schlafwagen $2.50).

Duluth, s. oben. Die Bahn führt über eine Aufziehbrücke zwischen (r.) *St. Louis Bay*, in die der St. Louis River fließt, und (l.) *Duluth Harbour*, und tritt in den Staat *Wisconsin* (S. 257). — 4 M. *West Superior*, mit Getreide-Elevatoren und Schiffbauwerften, darunter die der berühmten „Whaleback" Stahlschiffe, deren eines 1891 seine Ladung von Duluth bis Liverpool brach e; 8 M. *Superior* (mit W. Superior 11983 Einw.). Weiter in ö. Richtung unweit der S.-Küste des *Lake Superior* (S. 268) entlang.

44 M. *Iron River*. — Von (65 M.) *Mason* (293m) führt eine Zweigbahn nach (22 M.) **Ashland** (*Chequamegon*, $3), Stadt von 9956 Einw. und Verladungsort für das Roheisenerz der *Gogebic Range* (jährlich 1200000 Tons). Jenseit (98 M.) *Saxon* beginnt *Michigan* (S. 241). 123 M. *Thomaston*. 15 M. weiter liegt r. *Lake Gogebic* (405m). — 186 M. *Sidnaw*. 209 M. *Nestoria* (503m), Knotenpunkt einer Bahn nach (48 M.) *Houghton*, die die reichen Kupfergruben am *Keewenaw* erschließt. — 217 M. *Michigamme* (593m); r. der gleichnam. See. Die vielen erzbeladenen Züge, denen man begegnet, bezeugen den Reichtum des Landes an Eisenerz. Die Bahn senkt sich nun zum See-Niveau hinab. 240 M. *Ishpeming* (11197 Einw.) und (243 M.) *Negaunee* (438m; 6078 Einw.) sind wohlhabende Städte mit ergiebigen Eisenerzgruben. Bei Ishpeming wird auch etwas Gold gewonnen.

255 M. **Marquette** (198m; *Mesnard Ho.*, $2½-4; *Clifton*, $2-2½), nach dem franz. Missionär und Forschungsreisenden Père Marquette benannt, blühende Stadt von 9093 Einw. an *Iron Bay*, am S.-Ufer des Lake Superior, ist der Hauptversendungsort des großen Eisendistrikts von Michigan (l. die großen Docks und Werfte). — Die Bahn bietet hier und da Blicke auf den Lake Superior, wendet sich aber jenseit (285 M.) *Au Train* mehr landeinwärts und durchzieht einen dichtbewaldeten Landstrich ohne alle Aussicht. — 363 M. *Soo Junction*, für eine Bahn nach (43 M.) *St. Ignace* (S. 244). Vor Sault Ste. Marie tritt die Bahn an den *St. Mary's River* (l.), der den Oberen See mit dem Huronsee verbindet.

410 M. *Sault Ste. Marie*, s. S. 269.

b. Dampfbootfahrt.

436 M. Dampfboot der *Lake Michigan & Lake Superior Transportation Co.* oder der *Lake Superior Transit Co.* in 2 Tagen (Fahrpreis $13, incl. Bett u. Verpflegung). Die Boote fahren meist um 9 U. Abends von Duluth ab. Vgl. *Bædeker's Canada.*

Lake Superior oder der *Obere See* (183m), über den das Dampfboot fährt, ist mit 360 M. Länge, 140 M. größter Breite und einem Flächenraum von c. 32000 Sq.-M. der größte Süßwassersee der Erde. Die durchschnittliche Tiefe beträgt 270m. Der See nimmt die Wasser von c. 200 Flüssen auf und enthält zahlreiche Inseln, besonders an seinem O.- und W.-Ende. Seine Uferlinie (c. 1500 M.) ist unregelmäßig und meist von Felsen umsäumt; die Klippen und Uferberge sind zum Teil sehr malerisch. Das Wasser ist klar und selbst im Hochsommer sehr kalt. Der See ist fischreich; namentlich die Weißfische (Coregonus clupeiformis) sind vortrefflich.

Duluth s. S. 266. Der Dampfer nimmt seinen Kurs nach NW. und steuert früh morgens zwischen den malerischen *Apostle Islands* (c. 25) hindurch. Der erste Haltplatz ist

80 M. (7 St.) *Bayfield* (Island View Ho., $2½), ein Sommerfrischort, durch Bahn und Lokalboot mit *Ashland* (S. 267) verbunden. Ungefähr 50 M. weiter tritt *Porcupine Mt.* (617m) am S.-Ufer hervor; 20 M. jenseits das Dorf *Ontonagon.* Die Dampfer vermeiden den weiten Umweg um *Keewenaw Point*, indem sie durch *Portage Lake* (20 M. lang, ½-2 M. br.) und den daran anschließenden Schiffahrtskanal fahren. Hier ist die zweite Haltstelle,

200 M. (19 St.) *Houghton* (Douglass Ho., $2½), Dorf von 2062 Einw. in einem reichen Kupferdistrikt (vgl. S. 267). Nach der Ausfahrt aus dem Kanal *(Portage Entry)* kreuzt das Boot *Keewenaw Bay* und steuert nach OSO., an *Point Abbaye*, den *Huron Islands*, *Big Bay Point* und *Granite Island* vorbei.

280 M. (37 St.) **Marquette** s. S. 267.

Ungefähr 4 St. (45 M.) nach der Abfahrt von Marquette fährt der Dampfer an *Grand Island* vorbei und nähert sich dann bei günstigem Wetter möglichst der Küste, um den Reisenden einen Blick auf den schönsten Punkt der ganzen Fahrt, die sog. ***Pictured Rocks**, zu gestatten.

Dieselben bestehen aus einer Reihe von c. 90m h. Sandsteinfelsen, die sich am Seeufer 5 M. weit hinziehen und durch Frost und Stürme in die wunderbarsten phantastischen Formen verwittert sind. Ihren Namen haben sie von den lebhaften Farbentönen (rot, blau, gelb, grün, braun und grau), in denen sie erglänzen. Einige Wasserfälle fallen über die Felsen. Zu den Hauptpunkten (von W. nach O.) gehören *Miner's Castle*, *Sail Rock* (einer Schaluppe unter vollen Segeln ähnlich), das *Grand Portal*, und die *Chapel.* Wer die Pictured Rocks näher kennen lernen will, steigt in Marquette aus, fährt mit Bahn nach *Munising* und mietet dort einen Kahn. Hier ist der Schauplatz von Longfellow's „Hiawatha“.

20 M. weiter ö. fährt das Boot an *Point au Sable* (Leuchtturm) vorbei, steuert dann noch weitere 50 M. um *Whitefish Point* (Leuchtturm) herum und nimmt seinen Kurs nach SO. durch *Whitefish Bay* auf die Mündung des *St. Mary's River* zu. Dieser Fluß oder Kanal, der den Lake Superior mit Lake Huron verbindet (vgl. S. 247), ist c. 70 M. lang und hat mehrere Inseln und seeartige Ausweitungen. Die Einfahrt bildet *Waiska Bay*, mit *Point Iroquois* r. (auf der

amerikan. Seite) und *Gros Gap* l. (Canada). Die *St. Mary Rapids* werden durch einen Schiffahrtskanal vermieden, an dem die Stadt *Sault Ste. Marie* liegt (gewöhnlich „Suh Sänt Märy" ausgesprochen; s. unten.).

Der alte ***St. Mary's** oder **Soo Ship Canal** wurde vom Staate Michigan 1853-55 erbaut und war 1640m lang, 30m br. und 3,6m tief, mit zwei Schleusen, jede 106m lang. Der jetzige Kanal, von der Regierung der Verein. Staaten erbaut, ist 2130m lang, an der engsten Stelle (dem beweglichen Damm) 33m br. und 5m tief. Die Schleuse ist 157m lang, 24m br. und 12m tief. Sie hat eine Hebung von 5,5m, kann zwei große Dampfboote aufnehmen und braucht zu ihrer Füllung 11 Min. Die Schleusenthore öffnen und schließen sich in 2 Min. Die Kosten der Kanalerweiterung beliefen sich auf $ 2150000. Eine neue Schleuse an Stelle der alten von 1855 wird jetzt gebaut, die mit 244m Länge, 30m Breite und 13m Tiefe die jetzige noch übertreffen und mit der dazu erforderlichen Verbreiterung des Kanals $ 4740000 kosten wird. Auch auf der canadischen Seite wird jetzt ein Schiffahrtskanal erbaut. — Im J. 1890 passierten den Kanal 10557 Schiffe mit einem Gesamtgehalt von 8454433 Tons (1564339 Tons mehr als in der gleichen Zeit durch den Suezkanal gingen), die einen Wert von über 102 Millionen Dollars hatten.

Sault Ste. Marie (187m; *Iroquois*, $2-3; *Chippewa*, $2½-3; *Michigan Exchange*, $2½), blühende kleine Stadt von 5760 Einw., ist aus einer 1641 hier gegründeten franz. Mission entstanden. Ihre Lage am Soo Kanal und der Vereinigung mehrerer Bahnen verleiht ihr große kommerzielle Vorteile. Ö. liegt *Fort Brady*, eine Militärstation der Verein. Staaten. Über den St. Mary's River führt hier die schöne Brücke des Canadian Pacific Railway. Dampffähren gehen häufig nach dem canadischen *Sault Ste. Marie* (International Hotel), kleiner als der amerikanische Ort.

Ein aufregendes, aber im ganzen gefahrloses Unternehmen ist die Hinabfahrt über die Stromschnellen des St. Mary in einem von einem Indianer geführten Canoe (man erkundige sich im Hotel). Oberhalb der Rapids und in den benachbarten Bächen gute Forellenfischerei; unterhalb der Fälle fangen die Indianer Weißfische mit Handnetzen. — Die *Mackinac-Insel* (S. 244) ist von Soo leicht zu erreichen. Von Sault Ste. Marie mit Dampfboot nach *Buffalo* s. S. 247.

52. Von Chicago nach St. Louis.

a. Illinois Central Railroad.

301 M. Eisenbahn in 10½-11 St. (Fahrpreis $7.50; Schlafwagen $ 2).

Von Chicago bis (56 M.) *Kankakee* s. S. 270. Die Bahn überschreitet den *Kankakee River* und wendet sich nach S. Von (81 M.) *Gilman* bis (232 M.) *Vandalia* führen zwei Linien: r. über *Gibson City, Clinton, Decatur* u. *Pana* (vgl. S. 278); l. über (103 M.) *Paxton*, (128 M.) *Champaign*, (150 M.) *Tuscola*, (172 M.) *Mattoon*, (199 M.) *Effingham* und (211 M.) *Altamont*. — Von Vandalia s.w. über (250 M.) *Greenville* nach (298 M.) *East St. Louis* und

301 M. *St. Louis*, s. S. 279.

b. Chicago & Alton Railroad.

283 M. Eisenbahn in $10^1/_2$-$11^1/_4$ St. (Fahrpreis $7.50; Schlafwagen $2).

Chicago (Canal Str. Depot) s. S. 250. Die Bahn führt an einigen vorstädtischen Stationen vorbei und durchschneidet dann in s.w. Richtung die Prairien von Illinois. 33 M. *Lockport;* 37 M. *Joliet* (S. 260); 74 M. *Dwight;* 124 M. *Normal*, mit großen Baumschulen. — $126^1/_2$ M. **Bloomington** (251m; *Windsor*, $$2^1/_2$-3), gewerbreiche Stadt und wichtiges Bahncentrum, mit 20484 Einw.

185 M. **Springfield** (192m; *Leland Ho.*, $$2^1/_2$-3; *St. Nicholas*, $2), die Hauptstadt von Illinois, ist eine gut gebaute, baum- und gartenreiche Stadt („Blumenstadt") von 24963 Einw., deren Handel und Industrie durch die großen Kohlengruben der Umgegend mächtigen Impuls erhalten. Das *State Capitol* ist ein stattlicher Kuppelbau. *Oak Ridge Cemetery*, 2 M. n., enthält das Grab des Präsidenten *Abraham Lincoln* (1809-65), mit schönem, 1874 mit einem Aufwand von $200000 errichtetem Denkmal. — 207 M. *Virden;* 224 M. *Carlinville;* 2 .6 M. *Brighton.* — 257 M. **Alton** (143m; *Madison*, $$2^1/_2$), Fabrikstadt mit 10294 Einw., auf einem Plateau am O.-Ufer des *Mississippi*, 3 M. oberhalb der Mündung des Missouri gelegen. — Die Bahn führt nun am Mississippi entlang und überschreitet ihn bei (280 M.) *East St. Louis* auf schöner Brücke (S. 281).

283 M. *St. Louis* s. S. 279.

53. Von Chicago nach Cincinnati.

a. Über Indianapolis.

306 M. Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway (*„Big Four Line"*) in 9-11 St. (Fahrpreis $8; Schlafwagen $2; Lehnsessel $1).

Chicago (Illinois Central Station) s. S. 250. Die Bahn führt am Michigan-See entlang, mit trefflichem Überblick der Weltausstellungsgebäude, bis (10 M.) *Grand Crossing* und wendet sich dann nach S. — 34 M. *Monee* (240m), auf der Wasserscheide zwischen Lake Michigan und Mississippi; 56 M. *Kankakee* (190m), Fabrikstadt von 9025 Einw., am *Kankakee River.* Die Bahn überschreitet den *Illinois*, wendet sich nach SO. und tritt hinter (86 M.) *Sheldon* in den Staat *Indiana.*—134 M. **Lafayette** (180m; *Lahr Ho.*, $2-3), Fabrikstadt von 16243 Einw., an dem von hier an schiffbaren *Wabash*, ist Sitz von *Purdue College* für Ackerbau und andre technische Fächer (400 Stud.). 7 M. n. liegt das Schlachtfeld von *Tippecanoe* (S. 241).

197 M. **Indianapolis.** — *Hotels:* Bates Ho., $3-5; Denison, $$2^1/_2$-6; Grand, $$2^1/_2$-5; Spencer, $$2$-$2^1/_2$. — *Tramways* (5 c.) in den Hauptstraßen. — *Post Office*, Ecke von Pennsylvania und Market Str.

Indianapolis (213m), die Hauptstadt von Indiana, mit (1890) 105436 Einw., am w. Arm des *White River* in einer weiten Ebene gelegen, ist ein wichtiges Bahncentrum mit bedeutendem Getreide- und Viehhandel und erzeugt Fabrikate zum Jahreswerte von $33000000.

Das *State Capitol* ist ein großartiger Bau mit Mittelturm und Kuppel (Baukosten $2000000). In *Circle Park*, ö. vom Capitol, ein 70m hohes *Kriegerdenkmal.* Andre hervorragende Bauten sind das *Court House;* die *Blindenanstalt* unweit n. vom Capitol; das *United States Arsenal*, auf einer Anhöhe im O. der Stadt; die *Taubstummenanstalt*, gleichfalls ö.; das **Propylæum*, einer literarischen Vereinigung von Frauen gehörig; das *Union Depot;* die *Classical School for Girls;* die neue *Stadtbibliothek* und mehrere *Kirchen.* 1½ M. w. von der Stadt die *Staats-Irrenanstalt.* Schöne Aussicht von *Crown Hill*, 2 M. n. Einen Besuch verdienen einige der großen industriellen Etablissements (Eisen, Thonwaren, Schweinefleischpackerei) und die *Viehhöfe* (s.w., jenseit des Flusses).

Weiter in s.ö. Richtung. 242 M. *Greensburg.* Bei (283 M.) *Lawrenceburg Junction* erreicht die Bahn den *Ohio* und folgt ihm ö. bis —

306 M. *Cincinnati* (Central Union Station), s. S. 275.

b. Über Logansport.

298 M. Pittsburg, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway in 9¼-11 St. (Preise wie oben).

Von Chicago bis (117 M.) *Logansport* s. S. 236. Bei (122 M.) *Anoka Junction* zweigt die Bahn nach Cincinnati von der nach Columbus und Pittsburg (S. 235) r. ab. — 175 M. *Anderson.* — 224 M. *Richmond* (Arlington Ho., $2), Stadt von 16608 Einw., inmitten eines reichen Ackerbaudistrikts. Bei (240 M.) *Eaton* wendet sich die Bahn nach S. — 267 M. *Hamilton*, gewerbreiche Stadt von 17565 Einw., am *Miami.*

298 M. *Cincinnati* (Pan Handle Depot) s. S. 275.

54. Von New York nach Cincinnati.

a. Pennsylvania Railroad.

757 M. Eisenbahn in 23-33 St. (Fahrpreis $21.50; Pullman Car $5). Durchgehende Wagen.

Von New York bis (90 M.) *Philadelphia* s. R. 29; von Philadelphia bis (444 M.) *Pittsburg* s. R. 35; von Pittsburg bis (637 M.) *Columbus* s. R. 42. — Unsre Bahn zweigt hier von der nach Chicago (S. 235) l. (S.) ab. — 662 M. *London.* — 692 M. **Xenia** (280m; *Bradley*, $2-2½), Stadt von 7301 Einw., mit Papier- und Bindfaden-Fabriken, der *Wilberforce University* (für Farbige), einem großen Waisenhaus und andern Erziehungs- und Wohlthätigkeits-Anstalten.

757 M. *Cincinnati* s. S. 275.

b. Chesapeake & Ohio Railroad.

824 M. Eisenbahn in 24-25 St. (Fahrpreis $21.25; Schlafwagen $4). — Der „F. F. V.“ (Fast Flying Virginian) Vestibule Limited Train auf dieser Route geht von New York um 5 U. Nm. ab (keine Preiserhöhung).

Von New York bis (90 M.) *Philadelphia* (Pennsylvania R. R.) s. R. 29; von da bis (186 M.) *Baltimore* (Penna. R. R.) s. R. 38; von

da bis (229 M.) *Washington* (Baltimore & Potomac R. R.) s. S. 223. Weiter anfangs in s.w. Richtung. 236 M. *Alexandria* (S. 234). — 256 M. *Manassas* (95m; Cannon Ho., $2) war im Bürgerkriege der Schauplatz zweier Schlachten (Denkmal r.).

In der ersten *Schlacht von Manassas* oder *Bull Run* (21. Juni 1861) wurden die Bundestruppen unter M'Dowell von den Konföderierten unter Beauregard geschlagen und auf Washington zurückgeworfen. In der zweiten Schlacht (29-30. Aug. 1862), die fast auf der gleichen Stelle (3 M. w.) stattfand, besiegte Lee die Bundestruppen unter Pope.

Bei (280 M.) *Remington* über den *Rappahannock*. — 291 M. *Culpeper*, während des Bürgerkrieges ein wichtiger Punkt. — Bei (303 M.) *Rapidan* über den in den virginischen Kämpfen viel genannten *Rapidan River*. — Bei (320 M.) *Gordonsville* (152m) mündet die von Richmond und Old Point Comfort (S. 300) kommende Bahn.

337 M. **Charlottesville** (137m; *Parrott's*, *Wright's*, $2-2 1/2; *Bahnrestaur.*), Stadt von 5591 Einw., am *Moore's Creek*, ist Sitz der *Universität von Virginien* und war die Heimat Thomas Jefferson's.

Die **Universität von Virginien**, 1819 wesentlich durch die Bemühungen Thomas Jefferson's gegründet, liegt 1 1/2 M. w. von der Stadt (Tramway 5 c.) und wird von 4-500 Studenten besucht. Die ursprünglichen, nach Jeffersons Entwürfen errichteten Gebäude bestehen hauptsächlich aus einer Anzahl paralleler einstöckiger Schlafsäle, die einen baumbepflanzten Hof („Campus") einschließen, an dessen Ende die *Rotunda* steht (vom Dach Aussicht). Die Neubauten umfassen das *Lewis Brooks Museum of Natural History* (8-6 U. geöffnet) und eine gut eingerichtete *Sternwarte*.

Monticello, die Heimat *Thomas Jefferson's* (1743-1826), in schöner Lage auf aussichtsreichem Hügel 2 1/2 M. s.ö. von Charlottesville, ist ein charakteristisches Beispiel der Architektur jener Zeit (das Innere unzugänglich; Eintr. in den Park 25 c.). Der große Staatsmann ist auf einem kleinen Privatfriedhof an der zu dem Hause führenden Straße begraben.

Einen Besuch verdienen die Kellereien der *Monticello Wine Co.*, wo aus den in der Umgegend wachsenden Trauben treffliche Weine hergestellt werden.

Von Charlottesville nach *Lynchburg* und dem Süden s. S. 302.

Die Bahn wendet sich nun nach W. und steigt die *Blue Ridge Mts.* hinan. — 360 M. *Afton* (428m; Afton Ho., $2), unterhalb der Kammhöhe hübsch gelegen (Tunnel), mit schöner Aussicht auf das *Piedmont Valley*. — 363 M. *Basic City* (Brandon, $2 1/2-4) ist Kreuzungspunkt des Norfolk & Western Railroad (S. 306). — 376 M. *Staunton* (422m; Virginia Ho., $2 1/2), gewerbreiche Stadt mit 6975 Einw. und mehreren großen Erziehungsinstituten, liegt auf der Hochebene zwischen den Blue Ridge Mts. und den Alleghenies. Zweigbahn nach (36 M.) *Lexington*. — Bei (384 M.) *Swoope's* (500m) erhebt sich r. *North Mt.* (632m). — Von (408 M.) *Goshen* Zweigbahn nach den (9 M.) *Rockbridge Alum Springs* (609m; Grand, Brook, Central, $3). — 420 M. *Millboro'* (510m), Station für *Millboro' Springs*, *Bath Alum Springs* etc. — 437 M. *Clifton Forge* (320m; Bahnrestaur.), am *Jackson River*, ist Knotenpunkt der Jackson River Division des Chesapeake & Ohio R. R. Man geht hier von östlicher zu mittlerer Zeit über (vgl. S. XVIII). — Von (449 M.) *Covington* (434m) führt eine Zweigbahn nach *Healing*, *Hot* und (23 M.) *Warm Springs*.

Diese Thermalquellen, in einem Hochthal 600-750m ü. M. entspringend, werden sowohl zum Trinken wie zum Baden benutzt und sind gegen Gicht.

Rheumatismen, Leber- und Hautkrankheiten, Magenleiden, Skrofeln etc. wirksam. Alle sind mit ausreichender Unterkunft in Hotels und Cottages versehen (tägl. $2-3, bei wöchentlichem oder längerm Aufenthalt billiger). Die Hot Springs haben eine Temperatur von 20-35° R., die Warm Springs 29° und die Healing Springs 23°. Die Umgebung ist malerisch und mannigfache Ausflüge lassen sich unternehmen.

Bei (466 M.) *Allegheny* (630m) durchdringt die Bahn den Kamm des Allegheny-Gebirges mittels eines 1470m l. Tunnels. Coaches gehen von hier nach (9 M.) *Sweet Chalybeate Springs* und (10 M.) *Sweet Springs* (609m; Hotel, $2½), einem der ältesten und beliebtesten Bäder Virginiens, gegen Magen- und Darmleiden wirksam.

471 M. **White Sulphur Springs** (585m; **Grand Central Hotel*, tägl. $3, Woche $21, Monat $75; zahlreiche Boarding Houses und Cottages), das größte und eleganteste der virginischen Bäder, liegt reizend im Herzen der Alleghenies und wird jährlich von Tausenden von Gästen besucht.

Die *Greenbrier White Sulphur Springs* sind seit fast 100 Jahren das Sommer-Rendezvous der Geburts- und Geld-Aristokratie des Südens, und das Schauspiel südländischen Lebens, das sich hier entfaltet, ist für den Europäer oder Nordländer höchst interessant. — Das Mineralwasser ist 13° R. warm, wird innerlich und äußerlich gebraucht und ist bei Magen- und Leberleiden, Nervosität, Gicht, Rheumatismen, Hautkrankheiten, Asthma etc. wirksam. Die Quelle liefert 120 Liter Wasser in der Minute. Großes Schwimmbad; auch Schlammbäder.

Zu den das Thal einschließenden Bergen gehören *Kate's Mt.* (1066m), 1 M. südl., *Greenbrier* (1065m), 1 M. w., und der *White Rock*, 3 M. w.

Nun im Thal des *Greenbrier* abwärts. Coaches gehen von (488 M.) *Fort Spring* (495m; Whs.) nach (14 M.) *Salt Sulphur Springs* (Hotel, $2½) und von (505 M.) *Lowell* (460m) nach (20 M.) *Red Sulphur Springs* (Hotel), den Eaux Bonnes in den Pyrenäen ähnlich (10° R.). Jenseit (517 M.) *Hinton* (419m) tritt die Bahn an den *New River*, mit malerischen Fällen. — 538 M. *Quinnimont* (364m); 568 M. *Hawk's Nest* (253m; Hotel), gegenüber einer 360m h. aufragenden Felsnadel; 577 M. *Kanawha Falls*, mit dem hübschen Fall des *Kanawha River*, der 2 M. oberhalb durch die Vereinigung des New River mit dem *Gauley* entsteht.

Die Bahn verläßt das Gebirge und tritt in freiere Landschaft. Zahlreiche Kohlengruben; r. fließt der Kanawha. 613 M. **Charleston** (183m; *St. Albert*, $2), die Hauptstadt von West-Virginien, mit 2287 Einw. und neuem State House. — Bei (658 M.) *Guyandotte* (170m) tritt die Bahn an den *Ohio*. — 663 M. *Huntington* (Bahnrestaur.). Bei (673 M.) *Catlettsburg* (166m) über den *Big Sandy* und die Grenze von *Kentucky* (dem „Blue Grass State"). Von hier bis Cincinnati folgt die Bahn dem l. Ufer des Ohio. — 683 M. *Ironton* (10039 Einw.) am r. (Ohio-) Ufer des Flusses; 761 M. *Maysville*; 769 M. *South Ripley*; 823 M. *Covington* (S. 275). Dann über den Ohio nach (824 M.) *Cincinnati* (Central Union Station), s. S. 275.

c. Über Cleveland.

866 M. Eisenbahn in 24-30 St. (Fahrpreis $21.25; Schlafwagen $5): New York Central Railroad bis (440 M.) *Buffalo*; Lake Shore R. R. von

da bis (623 M.) *Cleveland;* CLEVELAND, CINCINNATI, CHICAGO & ST. LOUIS R. R. von da bis (866 M.) *Cincinnati.* Buffalo ist auch mittels der S. 174 u. 176 gen. Routen zu erreichen. Durchgehende Schlafwagen bei den Expreßzügen.

Von New York bis (440 M.) *Buffalo* s. R. 26; von Buffalo bis (623 M.) *Cleveland* s. R. 44a.

Weiter in s.w. Richtung; Gegend und Stationen uninteressant. 698 M. *Crestline* (S. 235). — 703 M. *Galion* (S. 277). — 737 M. *Delaware* (282m). — 761 M. *Columbus* (S. 235). — 786 M. **Springfield** (302m; *Arcade*, $2 1/2), Fabrikstadt (Ackerbaumaschinen etc.) mit 31 895 Einw., verdankt sein Emporblühen der Wasserkraft des *Lagonda Creek* und *Mad River*. Lebhafter Handel in Landesprodukten.

810 M. **Dayton** (227m: *Beckel Ho.*, $2 1/2-3), Stadt von 61 220 Einw., mit Fabriken von Maschinen, Mehl, Papier etc. (Wert der Fabrikate 1890 $22 500 000), liegt am Zusammenfluß des Mad River mit dem *Great Miami.* Auf einem Hügel 2 M. w. das *Central National Soldiers' Home*, mit 5000 Insassen.

866 M. *Cincinnati* (Central Union Station), s. S. 275.

d. Baltimore & Ohio Railroad.

780 M. EISENBAHN in 25 St. (Fahrpreis $21.50; Schlafwagen $5).

Von New York bis (226 M.) *Washington* s. R. 40; von da bis (480 M.) *Grafton* s. R. 43.

Von Grafton führt die Bahn in w. Richtung durch ziemlich einförmige Gegend mit Petroleumquellen und Kohlengruben. 502 M. *Clarksburg*, am *Monongahela.* — 584 M. *Parkersburg* (187m; Blennerhassett, $2 1/2), Stadt von 8408 Einw. mit bedeutendem Petroleumhandel, an der Mündung des *Kanawha* in den *Ohio.* Die Bahn überschreitet den letztern auf schöner Brücke und tritt in den Staat *Ohio.* Man geht hier von der östlichen zur mittlern Zeit über (s. S. XVIII). — 585 M. *Belpré.* — 621 M. *Athens* (199m), am *Hocking* (2620 E.), ist Sitz der Ohio-Universität. In der Nähe eine Anzahl indianischer Grabhügel. — 681 M. *Chillicothe* (193m), gewerbreiche Stadt von 11 288 Einw., inmitten eines reichen Ackerbaudistrikts. — 738 M. *Blanchester.*

780 M. *Cincinnati* (Central Union Station), s. S. 275.

e. Erie Railway.

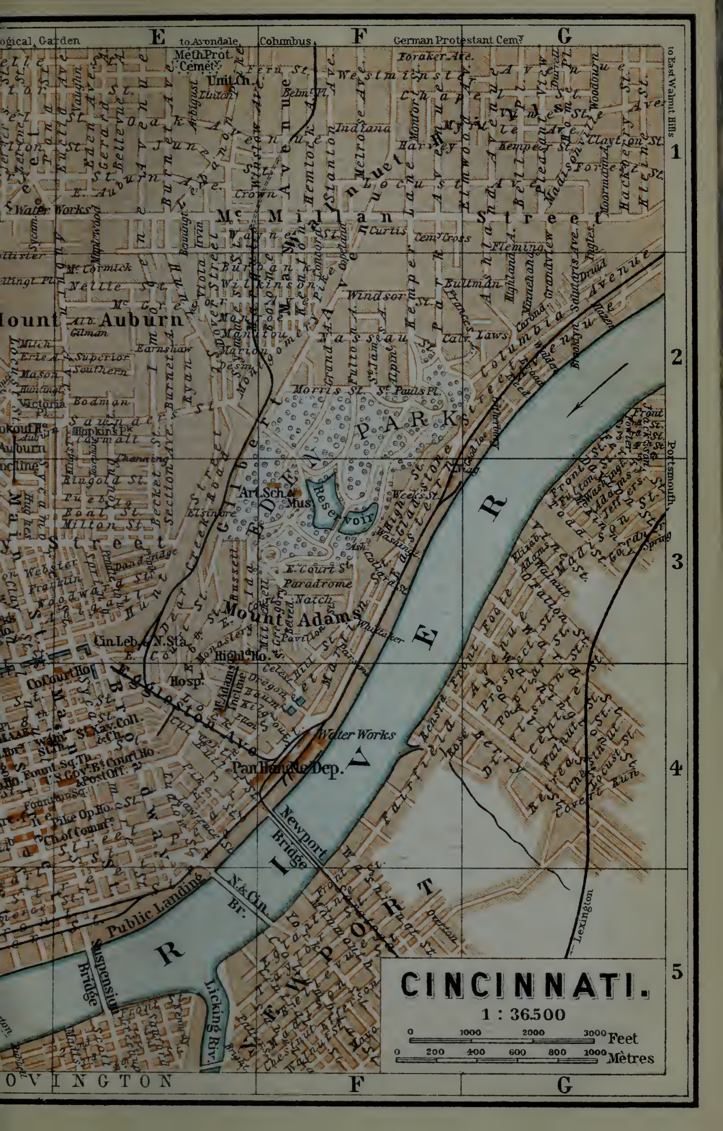
862 M. EISENBAHN in 26-33 St. (Fahrpreis $21.25; Schlafwagen $5). Durchgehende Wagen.

Von New York bis (718 M.) *Marion Junction* s. R. 45e. Von hier ab folgt die Bahn im ganzen der nämlichen Route wie der Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway (s. oben). 767 M. *Urbana* (313m), betriebsame Stadt mit 6510 Einw. und einem Swedenborgianer-Kolleg; 782 M. *Springfield* (s. oben); 803 M. *Dayton* (S. 249); 837 M. *Hamilton.*

862 M. *Cincinnati*, s. S. 275.




Hamilton, Dayton
to Clifton
Clifton Heights
Burnet Woods Park
Indianapolis
Queen City
Mill Creek
Sta.
McMillan St.
Bellevue Ho.
Clifton Heights Incline
Univers
Central Ave.
Bank Street
Base Ball Park
Liberty Street
Freeman Ave
Findlay
Market
Conc. H.
Armory
Lincoln Park
Cin. Hosp.
Price's Hill Incline
Price's Hill
City Hall
St. Pet. Cath.
Cin. Hamilt. & Dayton D.
Queen & Cresc. Br.
OHIO
Ludlow Ferry
LUDLOW
W. COVINGTON
Louisville
Vincennes
Wagner & Debes' Geog. Estab! Leipzig.



CINCINNATI.
1 : 36500
Feet
Mètres
Mount Auburn
Mount Adams
McMillan Street
Columbia Avenue
EDEN PARK
Reservoir
Art Sch.
Mus.
Newport Bridge
N.&Cin. Br.
Suspension Bridge
Public Landing
Licking Riv.
NEWPORT
COVINGTON
Water Works
Pan Handle Dep.
Co. Court Ho.
St. Xav. Coll.
U.S. Gov. Bg. & Post Off.
Fountain Sq.
Pike Op. Ho.
Ch. of Comm.
Cin. Leb. & N. Sta.
Eggleston Ave.
Hosp.
High! Ho.
German Protestant Cem.
Columbus
to Avondale
Meth. Prot. Cemet.
to East Walnut Hills
Portsmouth
Lexington



55. Cincinnati.

Bahnhöfe. *Central Union Station* (Pl. D 5), Central Avenue und 3rd Str., vom Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis, dem Baltimore & Ohio, Kentucky Central, und andern Bahnen benutzt; *Pan Handle Depot* (Pl. F 4), Pearl & Butler Str., für die pennsylvanischen Linien etc.; *Cincinnati, Hamilton & Dayton Depot* (Pl. C 4, 5), 6th Str.; *Chesapeake & Ohio Station* (Pl. D 5), 4th Str., bei Smith Str.; *Cincinnati, Lebanon & Northern* (Pl. E 3), Court Str. and Broadway. — *Omnibus* und *Cabs* warten bei den Hauptzügen (zu den Hotels jede Person 50 c.).

Hotels. Grand Hotel (Pl. a: D 4,5), Central Ave., Ecke 4th Str., \$ 2½-5, Z. von \$ 1; St. Nicholas (Pl. b: D 4), Race Str., Ecke 4th Str., Z. von \$ 1½; St. Clair (Pl. c: C 4), Mound Str., Ecke 6th Str., \$ 3-4; Burnet Ho. (Pl. d: D 4), Vine Str., Ecke 3rd Str., \$ 3-5; Gibson Ho. (Pl. e: DE 4), Walnut Str., bei 4th Str., \$ 3-4; Emery (Pl. f: D 4), \$ 3-4, Z. von \$ 1; Palace (Pl. g: D 4), \$ 2-2½; The Stag (Pl. h: D 4), 170 Vine Str., Z. von 75 c. an.

Restaurants. St. Nicholas Hotel (s. oben); Emery Hotel (s. oben), nicht teuer; Brock, Mound Str.; Hunt, 5th Str.; Women's Exchange, Ecke Race und George Str.; Glencairn, in der Chamber of Commerce (Frühstückslokal); Wiener Bäckerei, Race Str., Ecke 7th Str. (nicht teuer). — *Biergärten* nach deutscher Art (Sommer-Konzerte) auf den Hügeln um die Stadt, am obern Ende der Inclined Planes (s. unten).

Tramways (elektrische, Kabel- und Pferdebahnen) in allen Hauptstraßen, sowie nach *Covington* und *Newport* (S. 277).

Cabs die Fahrt jede Person 25-50 c., zweisp. 1-2 Pers. \$ 1, jede Person mehr 50 c.; die Stunde \$ 2, jede weitere Stunde \$ 1½; schweres Gepäck extra. — **Dampffähren** nach *Covington* vom untern Ende von Central Ave.; nach *Ludlow* von 5th Str. — Vier **Inclined Planes** (schiefe Ebenen, S. 215) führen auf die die Stadt umgebenden Höhen (5 c.): 1. *Mount Adams & Eden Park* (Pl. E 4); 2. *Auburn* (Pl. D 2, 3); 3. *Clifton* (Pl. D 2); 4. *Price's Hill* (Pl. A 4). — **Dampfboote** nach den wichtigern Häfen am Ohio und Mississippi.

Theater. *Grand Opera House* (Pl. D 4), Vine Str.; *Walnut Street Theatre* (Pl. D 4), Walnut Str., zwischen 6th und 7th Str.; *Robinson's Opera House* (Pl. D 4), Ecke Plum und 9th Str.; *Pike Opera House* (Pl. D E 4), 4th Str.; *Fountain Square Theatre*, Lodge Str., bei Fountain Sq. (Pl. D E 4); *Heuck's* (Pl. D 3), 437 Vine Str.; *Havlin's* (Pl. D 4), Central Ave.; *People's* (Pl. D 3), Vine Str. — *Zoologischer Garten* s. S. 277.

Postamt (Pl. E 4), 5th Str. (6 U. Vm.-10 U. Ab.).

Deutscher Consul, Hr. *Pollier*.

Cincinnati (130-165m ü. M.), die größte Stadt von Ohio und einer der bedeutendsten Fabrik- und Handelsplätze des mittlern Westens, liegt auf zwei vom r. (N.) Ufer des *Ohio* ansteigenden Terrassen, umgeben von einem Kranz 120-150m hoher Hügel. Die Wasserfront am Ohio hat eine Ausdehnung von 10-12 M. Die Stadt ist größtenteils regelmäßig gebaut und die Straßen sind gut gepflastert. Die besten Lagen für Privatwohnungen sind auf den umliegenden Höhen. Cincinnati hatte 1890 296 908 Einw., darunter etwa ein Drittel Deutsche. Letztere wohnen hauptsächlich auf der N.-Seite des *Miami-Kanals*, „über dem Rhein". Am l. Ufer des Ohio, in Kentucky, liegen die Städte *Covington* und *Newport* (S. 277), mit Cincinnati durch fünf stattliche Brücken verbunden.

Cincinnati wurde 1778 gegründet und zu Ehren der Gesellschaft der „Cincinnati" (Offiziere der Revolutionsarmee) benannt. Grabhügel mit menschlichen Resten deuten darauf hin, daß die Stelle der Stadt schon in prähistorischer Zeit bewohnt war. Zu Anfang unseres Jahrh. hatte Cincinnati c. 7-800 Einw. und wurde 1814 zur Stadt erhoben. Sein Aufschwung begann mit der Eröffnung des Miami-Kanals (1830) und der Einführung der Eisenbahnen (1840). Im J. 1850 hatte es 115 436, 1870 216 259 und 1880 255 708 Einw.

Handel und Industrie. Der Wert der Erzeugnisse Cincinnatis belief sich 1890 auf 185 Millionen Dollars. Hauptartikel sind Eisenwaren, Maschinen, Schuhe und Stiefel, Schulbücher, Kleider, Sattelzeug, Möbel, Thonwaren, Bier und Branntwein. Auch Schweinefleisch wird in großen Massen verpackt und versendet. Der von Cincinnati zu Wasser und zu Lande betriebene Handel ist sehr umfangreich.

*Fountain Square (Pl. D E 4), eine Erweiterung von 5th Str., ist das Geschäftscentrum der Stadt und viele Tramway-Linien laufen von hier aus. In der Mitte der schöne 1871 errichtete ***Tyler-Davidson-Brunnen,** nach *A. v. Kreling's* Modell in München gegossen. N., an der Ecke von 5th und Walnut Str., das **U. S. Government Building** (Pl. E 4) mit dem *Postamt*, *Zollamt* und den *Gerichtshöfen.*

Folgt man der 5th Str. nach W. und wendet sich l. Vine Str. hinab, am Eingang von *Emery Arcade* (Pl. D 4) vorbei, so erreicht man an der Ecke der belebten 4th Str. die ***Chamber of Commerce** (Pl. D 4), nach *H. H. Richardson's* Plänen, wohl das schönste Gebäude der Stadt. Von hier w. durch 4th Str. bis *Plum Street* (Pl. D 4, 5), dann in dieser r. (N.), an *St. Paul's Church* (Pl. D 4; Epis.), Ecke von 7th Str., der röm.-kath. *St. Peters-Kathedrale* (Pl. D 4), an der Ecke von 8th Str., mit einem Murillo und andern Gemälden, und (gegenüber) dem *israelit. Tempel* (Pl. D 4) vorbei. In 8th Str., unweit w., die neue ***City Hall** (Pl. D 4), ein stattlicher roter Bau im roman. Stil, mit hohem Turm (*Aussicht). In der Nähe ö., in Vine Str. zwischen 6th und 7th Str., die *öffentliche Bibliothek* (Pl. D 4; 190 000 Bände).

N., „über dem Rhein" (S. 275), liegt Washington Square (Pl. D 3) mit der *Springer Music Hall* und dem *Ausstellungs-Gebäude.*

Sonst sind noch zu erwähnen das *County Court House* (Pl. E 4), die *Universität von Cincinnati* (Pl. D 2; 200 Studenten), *St. Xavier's College* (Pl. E 4), die *Oddfellows' Hall* (Pl. D 4), das *Cincinnati Hospital* (Pl. D 3, 4) und das große *Zuchthaus*, an der Colerain-Straße.

Der größte Park von Cincinnati ist der 86 ha große **Eden Park** (Pl. E F 2, 3), auf den Höhen im O. gelegen, mit schönen Blicken auf Stadt und Fluß (Sonntags Konzert). In demselben das Kunstmuseum (s. unten) und die Hauptreservoirs der *städt. Wasserleitung.*

Man erreicht den Park mit den hellgrünen elektrischen Cars von Fountain Sq., die mittels des Inclined Plane Railway bei *Highland House* (Pl. E 3, 4) zur Höhe hinaufbefördert werden und durch den Park am Eingang des Kunstmuseums vorüberlaufen (durchgehendes Billett 5 c.). Beim obern Ende des Inclined die *Rookwood Pottery* (s. unten; Zutritt gestattet). Oder man fährt mit der Walnut Hills Cable Car bis zum Eingang von Eden Park, 5 Min. vom Kunstmuseum.

Das **Art Museum** (Pl. F 3), ein stattlicher Rusticabau mit rotem Ziegeldach, ist tägl. 9-5 (So. 1-5) geöffnet (Eintr. 25 c., So. Do. 10 c., Katalog 10 c.). Daneben die *Kunstakademie* (400 Schüler).

Die Sammlungen umfassen *Gemälde*, *Skulpturen*, *Kupferstiche*, *Radierungen*, *Metall-*, *Textil-* und *Thonarbeiten*, *amerikan. Ethnologie*, *Altertümer* etc. Unter den Bildern, im obern Stock, befinden sich Werke von *Calame*, *Haydon*, *Lessing*, *Maratta*, *Rubens*, *Tiepolo*, *Tintoretto* und modernen franz., deutschen u. amerikan. Malern. — *Holzschnitzerei* wird in Cincinnati mit Erfolg betrieben und die hier ausgestellten Arbeiten sind sehenswert. Auch die Erzeugnisse der *Rookwood Pottery* (s. oben) sind im Museum gut vertreten. — Die *Bookwalter Loan Collection* enthält treffliche orientalische Arbeiten.

Eine der besten Aussichten auf Cincinnati hat man vom *Look-out House*, einem Biergarten am obern Ende des *Mt. Auburn Inclined Railway* (Pl. D 2).

Vom *Bellevue House*, am obern Ende des *Clifton Heights Inclined Railway* (Pl. D 2), kann man mit elektr. Bahn zum *Burnet Woods Park* (Pl. D 1) gelangen, einem im Entstehen begriffenen Vergnügungsort. Schöne Aussicht auch vom obern Ende der *Price's Hill Inclined Plane* (Pl. A 4). — 5 M. n.w. der hübsche **Spring Grove Cemetery**, mit sehenswerten Denkmälern. — Der **Zoologische Garten** (Pl. D 1; Eintr. 25 c., auch So. geöffnet), mit elektr. Tramway über Main Str. zu erreichen, enthält eine treffliche Sammlung von Tieren und wird viel besucht (Restaurant).

Die ***Hängebrücke** (Pl. E 5), die Cincinnati mit Covington verbindet, von *Roebling* (S. 28) mit einem Kostenaufwand von $ 1 800 000 erbaut, ist 685m lang (incl. der Anfahrten; zwischen den Pfeilern 322m), 11m br. und 31m über dem Wasser (Zoll 3 c.). Die Bretter in den Seiten-Passagen liegen in wenig angenehmer Art etwa einen Zoll weit auseinander. Auch die neue **Newport-Brücke* ist ein stattlicher Bau; außerdem sind vier *Eisenbahnbrücken* vorhanden. Die *Levee* oder *Public Landing* (Pl. E 5, 4) oberhalb der Suspension Bridge, 300m lang, ist der Schauplatz des lebendigsten und rührigsten Treibens.

Covington (37371 Einw.) und *Newport* (24 918 Einw.), zwei uninteressante Städte in Kentucky, sind voneinander durch den *Licking River* getrennt (Hängebrücke). Hier wohnen viele Kaufleute aus Cincinnati. — Lohnende Spazierfahrten nach den *Walnut Hills*, *Avondale*, *Mt. Auburn*, *Clifton*, *Spring Grove*, *Price's Hill* und *Fort Thomas*, in den Hügeln hinter Newport (schöne Aussichten auf Fluß und Stadt).

Von Cincinnati kann man am besten den berühmten **Serpent Mound** besuchen. Derselbe liegt am *Brush Creek*, in Adams County, Ohio; die nächste Bahnstation ist *Peebles*, 71 M. ö. von Cincinnati, am Cincinnati, Portsmouth & Virginia R. R. (Station in Cincinnati an der Ecke von Court Str. und Broadway). Der Hügel (7 M. von Peebles; Omnibus oder Coach) hat die Gestalt einer 300m langen, 1,5m hohen und an der Basis 9m breiten Schlange; das Schwanzende ist dreiteilig, der Rachen geöffnet, wie um einen zwischen den aufgesperrten Kinnladen liegenden ovalen Erdhügel zu verschlingen. Das Oval ist 1,2m hoch und 33 × 12m breit. Man hat angenommen, daß die Figur mit der kosmologischen Fabel von der Schlange und dem Ei zusammenhängt.

Von Cincinnati nach *Chicago* s. R. 53; nach *St. Louis* s. R. 56 d; nach *Louisville*, *Chattanooga* und *New Orleans* s. R. 59.

56. Von New York nach St. Louis.

a. Über Cleveland und Indianapolis.

1171 M. Eisenbahn in 35-45 St. (Fahrpreis $ 22.50; Schlafwagen $ 5). New York Central Railroad von New York bis (623 M.) *Cleveland* und Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railroad von da bis (1171 M.) *St. Louis.*

Von New York bis (440 M.) *Buffalo* s. R. 26; von da bis (623 M.) *Cleveland* s. R. 44; von da bis (703 M.) *Galion* s. S. 274.

Unsere Bahn zweigt hier von der nach Cincinnati (S. 274) r. ab. 724 M. *Marion* (S. 249, 274); 764 M. *Bellefontaine* (370m); 804 M. *Versailles;* 821 M. *Union City* (338m), teils in Ohio, teils in Indiana gelegen; 876 M. *Anderson.*

906 M. **Indianapolis** *(Bahnrestaur.)*, s. S. 270.

Weiter in s.w. Richtung durch Indiana. 945 M. *Greencastle* (238m), mit 4390 Einw. und einer Methodisten-Universität. — 978 M. **Terre Haute** (149m; *Terre Haute Ho.*, $2½-4), lebhafte Handels- und Fabrikstadt von 30217 Einw., am *Wabash River*, ist ein wichtiges Bahncentrum. Dampfboote gehen von hier den Wabash hinab nach *Vincennes* (S. 279).

Die Bahn überschreitet den Wabash und tritt in den Staat *Illinois*. 1035 M. *Mattoon* (S. 269); 1075 M. *Pana* (S. 269); 1115 M. *Litchfield*. Von (1153 M.) *Alton* führt die Bahn in südl. Richtung durch das fruchtbare Thal des *Mississippi* und überschreitet ihn bei (1168 M.) *East St. Louis* auf der großartigen Eads Bridge (S. 281).

1171 M. *St. Louis* s. S. 279.

b. Über Philadelphia und Pittsburg.

1058 M. Eisenbahn (Pennsylvania Lines) in 32-36 St. (Fahrpreis $31.30; Schlafwagen $5).

Von New York bis (692 M.) *Xenia* s. S. 271. Die Bahn nach St. Louis führt hier in w. Richtung weiter, während die Bahn nach Cincinnati (S. 271) l. abzweigt. — 708 M. *Dayton* (S. 247); 750 M. *Richmond* (S. 271). — 818 M. **Indianapolis** (S. 270). Die „Vandalia Line“, der wir nun folgen, nimmt fast dieselbe Richtung wie die oben beschriebene Bahn. — 856 M. *Greencastle;* 890 M. *Terre Haute* (s. oben); 958 M. *Effingham*. Von da nach

1058 M. *St. Louis* s. S. 279.

c. Wabash Railroad.

1172 M. Eisenbahn in 37-45 St. (Fahrpreis $29.05): New York Central Railroad bis (440 M.) *Buffalo;* Michigan Central Railroad bis (736 M.) *Toledo;* Wabash Railroad bis (1172 M.) *St. Louis*.

Von New York bis (440 M.) *Buffalo* s. R. 26; von da bis (736 M.) *Toledo* s. R. 44.

Von Toledo läuft die Bahn nach SW., erreicht den *Maumee River* bei (772 M.) *Napoleon* (207m) und überschreitet ihn bei (786 M.) *Defiance* (213m). Jenseit (807 M.) *Antwerp* beginnt *Indiana*. Bei (830 M.) *Fort Wayne* (S. 241) kreuzt man den Pennsylvania R. R. von New York und Philadelphia nach Chicago. — 873 M. *Wabash* (225m); 887 M. *Peru* (208m); 903 M. *Logansport* (S. 271); 940 M. *Lafayette* (S. 270). Bei (961 M.) *Attica* überschreitet die Bahn den Wabash und tritt bei (978 M.) *State Line* in den Staat *Illinois*. — 1039 M. *Bement;* 1060 M. *Decatur* (S. 269); 1120 M. *Litchfield* (s. oben); 1169 M. *East St. Louis*.

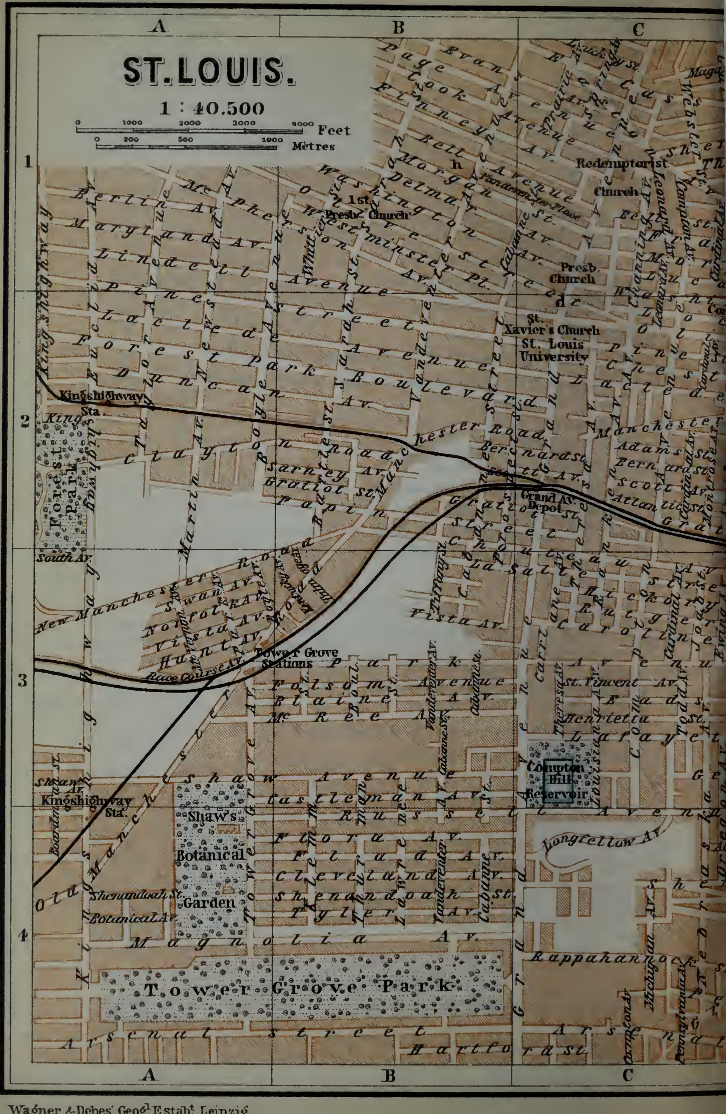
1172 M. *St. Louis* s. S. 279.

d. Über Cincinnati.

1120 M. Baltimore & Ohio Railroad in 33-38 St. (Fahrpreis $31.30; Schlafwagen $5).

Von New York bis (779 M.) *Cincinnati* s. R. 54. Jenseit Cincinnati folgt die Bahn (Ohio & Mississippi Railroad) eine Zeitlang




ST. LOUIS.
1 : 40.500
Feet
Mètres
Kingshighway Sta.
Forest Park
Tower Grove Stations
Kingshighway Sta.
Shaw's Botanical Garden
Tower Grove Park
Compton Hill Reservoir
Grand Av. Depot
St. Xavier's Church
St. Louis University
Redemptorist Church
Presb. Church
1st Presb. Church
Lindell Avenue
Forest Park Boulevard
Manchester Road
Shaw Avenue
Magnolia Av.
Arsenal Street
Hartford St.
Longfellow Av.
Russell Avenue
Park Avenue
Washington Avenue
Olive Street
Pine Street
Laclede Avenue
Chouteau Avenue
Lafayette Av.
Grand Avenue
Old Manchester Road
New Manchester Road
Kingshighway
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig.



D
E
F
1
2
3
4
Mississippi River
St. Louis Bridge
R.R. Depot
Main St. Depot
Steamboat Landings
Carr Square
Pickwick Theatre
Uhrig's Cave
Germania Theatre
Washington University
Mus. of Fine Arts
Med. Coll.
Christchurch Cath.
Public Libr.
Pope's Theat.
Post Office
Hagan Theat.
Synagogue
New Union Depot
Washington Square
City Hall
Standard Theatre
Havlin's Theatre
Courts
Union Depot
Club
Mercantile Libr.
Chamber of Commerce
Grd. Court-House
Opera House
R.C. Cathedral
Olympic Theatre
Cotton Exchange
4th St. Depot
Schneider's Garden
Lafayette Park
Anheuser-Busch Brewery
Sta.
N. Market St.
Maiden Lane
Mullanphy St.
Franklin Av.
Washington Av.
Lucas Place
Chestnut St.
Walnut St.
Eugenia St.
Clark Av.
Spruce St.
Poplar St.
Randolph St.
Gratiot St.
Cerre St.
Chouteau Av.
La Salle St.
Morrison St.
Carroll St.
Lombard St.
Convent St.
Cedar St.
Valentine St.
Trudeau St.
Esperance St.
Crittenden St.



dem r. (N.) Ufer des *Ohio*, überschreitet den *Great Miami River* und tritt hinter (794 M.) *North Bend* in den Staat *Indiana*. Bei (805 M.) *Aurora* verläßt sie den Ohio. — Von (852 M.) *North Vernon* führt eine Zweigbahn nach (54 M.) *Louisville* (S. 283). — 867 M. *Seymour;* 906 M. *Mitchell* (205m). Bei (929 M.) *Shoals* über den S.-, weiter hinter (952 M.) *Washington* über den N.-Arm des *White River*. — 971 M. *Vincennes*, Stadt von 8853 Einw. am O.-Ufer des *Wabash* (Dampfer nach Terre Haute s. S. 278). Die Bahn überschreitet den Wabash und tritt in den Staat *Illinois*. — 1055 M. *Odin;* 1117 M. *East St. Louis.*

1120 M. *St. Louis*, s. unten.

57. St. Louis.

Bahnhöfe. Das *Union Depot* (Pl. E 2), mit Ausnahme einiger Lokalbahnen von allen Zügen benutzt, ist in Poplar Str., zwischen 10th und 12th Str., wo Droschken (s. unten) und Hotel-Omnibus (50 c.) bereitstehen. Ein großartiges neues Union Depot zwischen 18th und 20th Str. (Pl. D 2) ist im Bau. — Alle von O. kommenden Züge halten bei *Main Street Station* (Pl. F 2), am St. Louis-Ende der Eads-Bridge (S. 281) und näher am Mittelpunkt der Stadt, für Reisende ohne Gepäck daher bequemer gelegen. — *Dampfboot-Landeplätze* (Pl. F 2) nahe bei der Eads-Bridge.

Hotels. Planters (Pl. b: F 2), 4th Str., zwischen Chestnut und Pine Str., kürzlich umgebaut, \$ 2½-4½; Southern (Pl. a: F 2), ein mächtiges Gebäude zwischen Walnut, Elm, 4th Str. und Broadway, \$ 3-5; Lindell (Pl. c: F 2), Ecke Washington Ave. und 6th Str., \$ 2½-4½; *Hotel Beers (Pl. d: C 1), in hübscher Lage in Olive Str., Ecke von Grand Str., etwas abgelegen, \$ 3-5; Laclede (Pl. e: F 2), Chestnut und 6th Str., \$ 2-3½; Barnum (Pl. f: F 2), Washington Ave. und 6th Str., \$ 2-3; Hurst (Pl. g: F 2), Chestnut Str. und Broadway, Z. von \$ 1; *West End (Pl. h: B 1), Vandeventer Ave., Z. von \$ 1. Während des Jahrmarkts (S. 250) ist Unterkunft schwer zu finden; Vorausbestellung ratsam (man wende sich an das *Hotel & Boarding Bureau*).

Restaurants. Faust, Ecke Elm Str. und Broadway; Moser, 811 Pine Str.; Delmonico, Lindell Boulevard, am Eingang von Forest Park; *Luncheon Rooms* der Delicatessen Co. in Olive Str. (S.-Seite, zwischen 7th und 8th Str.), 14th Str., Lucas Pl., Ecke 19th Str. (beim Museum) etc. Zahlreiche *Biergärten* (*Schneider* u. a.) nach deutscher Art (im Sommer Konzerte).

Tramways (Pferde-, elektrische und Kabelbahnen) führen in allen Richtungen durch die Stadt und über den Fluß nach *East St. Louis* (5 c.). — **Wagen** *(Hacks)* 1-4 Pers. für 1 Meile \$ 1; die Stunde \$ 2, jede weitere St. \$ 1½. *Hansom Cabs* (1-2 Pers.) 1 M. 25 c., jede weitere ½ M. 15 c., Stunde 75 c. (außerhalb des 3 M.-Bezirks \$ 1), jede weitere ¼ St. 20 c., jedes außerhalb des Wagens mitgeführte Gepäckstück 10 c. — **Fähren** nach *East St. Louis* vom untern Ende von Market Str., Carr Str. und Spruce Str. — **Dampfboote** nach allen Punkten am Mississippi, Missouri, Ohio etc.

Theater. *Grand Opera House* (Pl. F 2), Market Str.; *Olympic Theatre* (Pl. F 2), Broadway; *Pope's Theatre* (Pl. E 2), Olive Str.; *Havlin's Theatre* (Pl. E 2), *Standard* (Pl. E 2), Walnut Str.; *Germania* (Pl. E 2; deutsch), Locust Str.; *Pickwick* (Pl. D 2), Washington Ave., Ecke von Jefferson Ave.; *Hagan Theatre* (Pl. E 2), Pine Str. u. 10th Str.; *Uhrig's Keller* (Pl. D 2), mit Sommertheater, unweit des letztern.

Postamt (Pl. E 2), Olive Str. (7-6, So. 9-12 geöffnet).

St. Louis (120-150m ü. M.), die größte Stadt von Missouri, liegt am W.-Ufer des *Mississippi*, c. 20 M. unterhalb der Einmündung des *Missouri*. Die Stadt hat eine Wasserfront von fast 20 M. und steigt

vom Fluß in drei Terrassen auf, deren oberste c. 60m über dem Flußniveau liegt. St. Louis ist nach dem Vorbilde von Philadelphia regelmäßig angelegt; die von O. nach W. laufende Market Str. bildet die Grenzlinie zwischen N. und S. Die von N. nach S. laufenden Straßen sind numeriert. *Broadway* oder *Fifth Street* ist die Hauptstraße für den Ladenverkehr; wichtige Geschäftsstraßen sind außerdem *Fourth Street* (Banken), *Olive Str.* (Detailhandel), *Washington Avenue* (Großhandel), *Third Street* (Versicherungsgesellschaften) und *1st* (oder *Main*) und *2nd Street* (am Fluß; Kommissionshäuser). Die Stadt wird in eine nördl. und südl. Hälfte geteilt durch das Thal des (jetzt aufgefüllten) *Mill Creek*, das von sieben Brücken überspannt wird (die schönste beim Grand Ave. Depot, Pl. C 2). St. Louis hatte 1890 451 770 Einw., darunter ungefähr 150 000 Deutsche.

Geschichte. Die Pelzhandels-Station *St. Louis* oder *Pain Court* wurde von den Franzosen 1764 angelegt; manche Straßen- und Familiennamen deuten heute noch auf den franz. Ursprung der Stadt. Ludwig XV. hatte kurz vorher den Landstrich ö. vom Mississippi an England abgetreten, während er gleichzeitig einen geheimen Vertrag mit Spanien abschloß, der diesem das W.-Ufer einräumte; doch kam St. Louis erst 1770 unter spanische Herrschaft. 1804 gelangte der Ort, der damals noch keine 1000 Einw. hatte, mit dem übrigen Louisiana in den Besitz der Verein. Staaten, aus denen nun zahlreiche Kolonisten hierherströmten, so daß bald mehr englisch als französisch redende Einwohner vorhanden waren. St. Louis wurde 1809 zur Stadt erhoben; die Einwohnerzahl stieg von 6000 im J. 1831 auf 16 469 im J. 1840, 185 000 im J. 1859 und 350 522 im J. 1880. — In den ersten Oktoberwochen ist in St. Louis ein großer *Jahrmarkt (Fair)*, der viele Tausend Besucher hierherzieht. Während desselben findet u. a. die sog. *Procession of the Veiled Prophet*, in der Art des Mardi Gras zu New Orleans (S. 334) statt, der eine allgemeine Beleuchtung der Stadt folgt.

Handel und Industrie. Die Lage von St. Louis inmitten des großen Mississippibeckens macht es zum Emporium eines sehr bedeutenden Handels in Baumwolle (jährlich 600 000 Ballen), Brotstoffen, Fleisch, Tabak, Vieh, Holz, Getreide, Wolle, Pelzwerk etc. Als Fabrikstadt nimmt St. Louis unter den amerikan. Städten den vierten Rang ein; der Jahreswert seiner Erzeugnisse belief sich 1890 auf $ 228 715 000. Seine Tabakfabriken sind die größten der Welt und es produziert sehr bedeutende Quantitäten von Bier, Mehl, Stiefeln und Schuhen, Steingut, Öfen, Eisenbahn- und Trambahnwagen, Holzwaren, Ziegeln, Droguen, Biscuits (Crackers) etc. Die *Brauerei von Anheuser-Busch* (Pl. E 4), Ecke von 9th und Pestalozzi Str., beschäftigt 2000 Arbeiter und erzeugt jährlich 600 000 Hectoliter Bier; und die *Ligget & Myers Tabacco Co.* produziert im gleichen Zeitraum 25-30 Millionen Pfund Tabak. Interessant ist auch ein Besuch des *Horse & Mule Market* (N. Broadway, des größten Maultiermarkts der Welt), des großartigen *Simmons Hardware Store* (Washington Ave., Ecke 9th Str.) und der *Cupples Wooden Ware Co.* (Olive Str., Ecke 2nd Str.).

Das **Court House** (Pl. F 2), in Broadway, zwischen Market und Chestnut Str., ist ein mächtiges Gebäude in Form eines griech. Kreuzes, mit 90m hoher Kuppel (von der Galerie treffliche Aussicht auf Stadt und Fluß; bis 4 U. Nm. zugänglich). Im Innern Fresken von *Wimar* (S. 281). Unweit w., in 3rd Str., Ecke von Chestnut Str., die **Chamber of Commerce** (Pl. F 2), mit 67m l. Börsensaal (Börsenstunden 10-1 U.; Zutritt zur Galerie gestattet). Der große Ball des Veiled Prophet (s. oben) wird hier abgehalten. — An der Ecke von Main und Walnut Str. die *Cotton Exchange* (Pl. F 2).

W. gelangt man vom Court House durch Market Str. zum *Wash-*

ington Square, wo gegenwärtig die neue **City Hall** (Pl. E 2) erbaut wird. Unweit südl. auf dem von Clark Ave., Spruce Str., 11th und 12th Str. umschlossenen Square die **Four Courts** (Pl. E 2), im franz. Renaissancestil, mit einem großen halbrunden Gefängnis an der Rückseite.

N. von City Hall führt die belebte OLIVE STREET l. zum *Exposition Building* (Pl. E 2), wo jährliche Ausstellungen stattfinden; r. (ö.), am *Postamt* (Pl. E 2) vorüber, zum BROADWAY (Pl. E F 1-4), auf welchem (Ecke von Locust Str.) die *Mercantile Library* (Pl. F 2), mit 80000 Bden., Statuen von Miss Hosmer etc.

An der Ecke von Washington Ave. (Tramway) und 17th Str. erheben sich die stattlichen Bauten der ***Washington University** (Pl. E 2), einer der bedeutendsten Hochschulen des Westens, deren Lehrplan außer den gewöhnlichen Fächern auch die schönen Künste, Rechtswissenschaft, Botanik, eine Handarbeitsschule, sowie Elementarschulen für Knaben und Mädchen umfaßt (500 Studenten und 1000 andere Schüler). — Nahe bei der Universität, an der Ecke von Lucas Place und 19th Str., das ***Museum of Fine Arts** (Pl. D E 2; Eintr. 25 c.).

Dasselbe enthält umfangreiche Sammlungen von *Gipsabgüssen* (darunter die Ägineten) und *galvanoplast. Nachbildungen*, *Thon-* und *Glaswaren*, *Elfenbeinarbeiten*, *Spitzen*, *Holz-* und *Metallarbeiten* etc. Unter den Bildern befinden sich mehrere von *Carl Wimar* (1829-63), einem einheimischen Künstler, der charakteristische Scenen des Westens nach der Natur gemalt hat.

Dem Museum gegenüber steht das *St. Louis Medical College.*

Die **Parke** von St. Louis gehören zu den schönsten in den Vereinigten Staaten und werden an Umfang (820 ha) nur von denen von Philadelphia übertroffen. Alle sind mit Tramway leicht zu erreichen.

Forest Park (Pl. A 2), an der W.-Seite der Stadt, $4^1/_2$ M. vom Court House, der größte Park von St. Louis (550 ha), hat schöne Bäume und Promenaden, läßt aber die Hand des Gärtners noch vermissen. Der träge *Des Pères River* schlängelt sich hindurch; auch ein paar kleine Seen sind vorhanden. Die zum Forest Park führenden und ihn umgebenden Straßen enthalten viele der schönsten Wohnhäuser der Stadt. — ***Tower Grove Park** (Pl. A B 4), ein schmales Oblong (110 ha) im SW. der Stadt, ist geschmackvoll angelegt und enthält drei treffliche Bronzestatuen (Columbus, *Humboldt und Shakspeare) von Ferd. von Miller in München. An den Park grenzt der schöne **Shaw's** oder **Missouri Botanical Garden** (Pl. A 3, 4), von *Mr. Henry Shaw* (1800-1889) der Stadt vermacht, der auch die botan. Schule an der Universität gegründet hat. Der Garten (30 ha groß), dem Publikum an Wochentagen geöffnet, ist zu Studienzwecken trefflich geeignet, aber auch ein genußreicher Aufenthalt für Laien. Am Ende des Gartens steht Mr. Shaw's Haus; in der Nähe sein Mausoleum. — ***Lafayette Park** (Pl. D 3) ist klein (12 ha), aber sehr hübsch. Er enthält eine Kopie von Houdons Washingtonstatue und ein Standbild des Senators *Benton.* — Weniger besucht sind *Carondolet Park* (73 ha), im S., und *O'Fallon Park* (63 ha), im N. der Stadt. Neben letzterm der *Bellefontaine Cemetery* (140 ha) und der *Calvary Cemetery* (166 ha). — Die **Fair Grounds**, im N. der Stadt, umfassen auf einem Areal von 56 ha einen Cirkus, eine Rennbahn etc. Am „Big Thursday" der Meßwoche (S. 280) werden sie manchmal von 125-150000 Menschen besucht.

Eine Hauptsehenswürdigkeit der Stadt ist die große ***St. Louis-Brücke** (Pl. F 2) über den Mississippi. Es empfiehlt sich zu Fuß

(Brückengeld 5 c.) hinüberzugehen, wegen der Aussicht stromauf- und abwärts, und mit Fähre (5 c.) zurückzukehren, um die imposanten Brückenbogen von unten zu sehen.

Die Brücke, nach den Entwürfen des *Capt. James B. Eads* (S. 293) 1869-74 mit einem Kostenaufwand von $10000000 erbaut, besteht aus drei Stahlbogen (der mittlere 158m, die beiden andern 153m breit), die auf massiven Kalksteinpfeilern ruhen, und hat eine Gesamtlänge von 1890m. Sie hat zwei Stockwerke, das untere für die Eisenbahn, das obere für den Fahr- und Fußverkehr. Die Bahnzüge gelangen auf das untere Geleise mittels eines 1490m l. Tunnels, der beim Union Depot beginnt. Der Scheitel der Bogen ist 16,7m über dem Wasser.

Merchants' Bridge, 3 M. weiter stromaufwärts, 1889-90 mit einem Aufwand von $3000000 erbaut, ist eine massive Stahlbrücke mit 3 Öffnungen von 150m Breite und 21m Höhe und wird nur von der Eisenbahn benutzt.

Die alten **Wasserwerke** der Stadt, beim W.-Ende der Merchants' Bridge, verdienen wegen der schönen Aussicht von den 55m h. Wassertürmen einen Besuch. Neue Wasserwerke weiter flußaufwärts sind im Bau.

Erwähnenswerte Gebäude in St. Louis sind noch die *röm.-kathol. Universität von St. Louis* (Pl. C 2), in Grand Ave., mit 200-300 Studenten; die *röm.-kath. Kathedrale* (Pl. F 2) in Walnut Str.; die protestant.-bischöfl. *Christ Church-Kathedrale* (Pl. E 2), Locust Str., Ecke von 13th Str.; die *Redemptoristenkirche* (Pl. C 1), Grand Ave.; die *Grand Avenue Presbyterian Church* (Pl. C 1); die *First Presbyterian Church* (Pl. B 1), Washington Ave., Ecke von Sarah Str.; die *Pilgrim Congregational Church* (Pl. C 2), Washington Ave., Ecke Ewing Ave.; der *Jüdische Tempel* (Pl. E 2), Pine Str., Ecke 17th Str.; der *Tempel Israel* (Pl. D 2), Pine Str., Ecke Ewing Ave.; der neue *Mercantile Club* (Pl. F 2), SO.-Ecke von 7th und Locust Str.; die neue *Public Library* (Pl. E 2), Locust St., Ecke 9th Str.; die *Irrenanstalt*, s.ö. vom Tower Grove Park (S. 281), und das *Arsenal*.

Vielbesuchte Ausflugsziele von St. Louis sind *Montesano; Jefferson Barracks*, 12 M. südl. (So. Mittags große Parade); *Kirkwood*, 14 M. w.; *Crystal City* (s. S. 291); *Crève Coeur Lake*, 20 M., und *Florissant*, 16 M. n.w.

Von St. Louis nach Cairo, 150 M., Eisenbahn in 5-6 St. — *Cairo* s. S. 287.

Von St. Louis nach *New Orleans* mit Bahn s. S. 287, mit Dampfboot s. S. 289; nach *St. Paul* s. S. 289; nach *Chicago* s. R. 52; nach *New York* s. R. 56; nach *Louisville* s. R. 58; nach *Denver* s. R. 86; nach *Texarkana* s. R. 87.

58. Von St. Louis nach Louisville.

273 M. Louisville, Evansville & St. Louis Railway in 10 St. (Fahrpreis $8, Schlafwagen $2½).

St. Louis s. S. 279. Die Bahn überschreitet die *Eads-Brücke* (s. oben) und führt in o.s.ö. Richtung durch *Illinois*. 16 M. *Belleville*; 64 M. *Centralia* (152m), Knotenpunkt mehrerer Bahnen; 86 M. *Mt. Vernon* (123m; Bahnrestaur.); 148 M. *Mt. Carmel*. Die Bahn tritt in den Staat *Indiana*. — 198 M. *Huntingburg* (150m; Bahnrestaur.), mit 3167 Einw., ist Knotenpunkt von Zweigbahnen nach (47 M.) *Evansville* etc.

Evansville (116m; *St. George*, $2½-3), gewerbreiche Stadt von 50756 Einw., am *Ohio*, treibt lebhaften Handel in Kohlen, Getreide, Holz, Schweinefleisch und Tabak.

239 M. *Milltown* ist Station für die (8½ M.) *Wyandotte Cave*.

Die *Wyandotte-Höhle, an Ausdehnung nur der Mammuthhöhle nachstehend, übertrifft dieselbe an Menge und Schönheit ihrer Tropfsteinbildungen. Am Eingang ein kl. Hotel ($ 1½). Wie bei der Mammuthhöhle sind drei regelmäßige Rundgänge durch die Höhle festgesetzt, deren jeder 10-12 M. lang ist (Führerlohn $ 1, alle drei $ 2). Die Höhle ist auch von (11 M.) *Corydon* (s. unten) und von (5 M.) *Leavenworth* am Ohio zu erreichen.

Von (249 M.) *Corydon Junction* führt eine Zweigbahn nach *Corydon* (s. oben). — 267 M. *New Albany* (21 059 Einw.). Die Bahn führt durch einen Tunnel und überschreitet den Ohio auf langer Brücke.

278 M. **Louisville.** — Hotels. Galt House, Main Str., Ecke 1st Str., $ 3-4; Louisville Hotel, Main Str., zwischen 6th und 7th Str., $ 2½-3½; Willard's, $ 2½.

Bahnhöfe. *Union Depot*, am Fluß, zwischen 7th und 8th Str., für die Ohio & Mississippi, die Louisville Southern und andre Bahnen; *Louisville & Nashville Station*, 10th Str., Ecke Broadway; *Louisville, Cincinnati & Lexington Depot*, am Fluß, zwischen 1st und 2nd Str.; *Louisville, Evansville & St. Louis Depot*, Main Str., Ecke 14th Str.

Tramways in allen Hauptstraßen und nach den Vorstädten (5 c.). — Cabs von den Bahnhöfen oder Landeplätzen in die Stadt jede Person 25-50 c.; die Stunde $ 2, jede weitere Stunde $ 1. — Dampffähren nach *Jeffersonville* und *New Albany*. — Dampfboote nach Cincinnati, Evansville und andern Plätzen am Ohio.

Theater. *Macauley's*, Walnut Str.; *Harris' Bijou*, 4th Str.

Post, Ecke von Fourth Ave. und Chestnut Str. (7-6; So. 9-10 Vm.).

Louisville (137m; die „Falls City"), die größte Stadt von Kentucky, mit (1890) 161 129 Einw., liegt am flachen O.-Ufer des *Ohio*, der hier auf 2 M. fast 8m Fall hat.

Louisville wurde von Colonel George Rogers Clark 1718 gegründet und zu Ehren Ludwigs XVI. von Frankreich benannt. Es wurde 1828 zur Stadt erhoben; die Einwohnerzahl, damals 10 000, stieg bis 1850 auf 43 194, 1870 auf 100 753, 1880 auf 123 758. Seit dem Bürgerkriege hat sich Louisville als Handelscentrum des untern Ohio und eine der Haupteingangspforten des Südwestens rasch gehoben. Sein Handel zu Wasser wie zu Lande ist sehr bedeutend und der Wert seiner Erzeugnisse belief sich 1890 auf $ 46 500 000. Es ist einer der größten Tabaksmärkte der Welt und vertreibt ein Drittel des in Amerika erzeugten Tabaks (c. 150 000 Hogsheads). Auch der Handel in Kentucky-Whiskey ist sehr ansehnlich. Die hauptsächlichsten Industriezweige sind die Verpackung von Schweinefleisch, Bierbrauerei und die Fabrikation von Eisenwaren, landwirtschaftl. Geräten und Wagen, Leder, Mehl und gußeisernen Gas- und Wasserleitungsröhren.

Die *Fälle des Ohio*, bei der Kentucky und Ohio Brücke (S. 284), sind vielmehr Stromschnellen und bei hohem Wasser kaum sichtbar. Die Schiffe vermeiden sie mittels eines 2½ M. langen Kanals.

Louisville bietet für den Fremden wenig Sehenswertes. Eins der hervorragendsten Gebäude ist das neue Zollamt in Chestnut Str., zwischen 3rd und 4th Str. In Jefferson Str., zwischen 5th und 6th Str., das *Court House*, daneben die *City Hall*, mit stattlichem Glockenturm. — Die *Polytechnic Society of Kentucky*, in 4th Str., besitzt eine Bibliothek von 50 000 Bdn., eine Bilder-Galerie und ein kleines Museum, mit der *Troostschen Mineraliensammlung. — Das *Farmers' Tobacco Warehouse* in Main Str., der Mittelpunkt des Tabakhandels, hat Lagerraum für fast 7000 Hogsheads (3400 cbm) und c. 30 Millionen Pfund Blättertabak gelangen hier jährlich zum Verkauf. Öffentliche Tabaksauktionen finden fast täglich statt. —

An der Ecke von 9th und Chestnut Str. die stattliche *Universität von Louisville.*

Einen Besuch verdient der hübsche *Cave Hill Cemetery am O.-Rande der Stadt (Tramway), mit trefflicher Aussicht von den höher gelegenen Punkten. Der große Kuppelbau ö. ist die *Staats-Blindenanstalt*, mit einer Buchdruckerei für Blinde; etwas näher das *Zuchthaus.* — Fourth Avenue (Tramway), mit vielen hübschen Privathäusern, führt südl. an dem kleinen *Central Park* vorüber zur *Rennbahn.* Drei neue *Parke* werden gegenwärtig angelegt.

Die nach *Jeffersonville* hinüberführende *Louisville Bridge*, 1 M. lang, wurde 1868-72 erbaut und hat 27 eiserne, auf Kalksteinpfeilern ruhende Bogen. — Die *Kentucky and Indiana Bridge*, nach *New Albany* (S. 283), wurde 1882-86 erbaut und ist 1/2 M. lang.

Von Louisville nach der *Mammuth-Höhle*, *Nashville* und *New Orleans* s. S. 285; nach *Memphis* und *New Orleans* s. R. 61. Der Besuch der *Wyandotte-Höhle* (S. 283) ist von Louisville mit Bahn oder Dampfboot leicht auszuführen.

Von Louisville nach Lexington, 88 M., Louisville Southern R. R. in 4 St. Die Bahn zweigt bei (63 1/2 M.) *Lawrenceburg* von der Hauptlinie nach Chattanooga (s. unten) l. ab. — 88 M. *Lexington*, im „Blaugraslande“, s. unten.

59. Von Cincinnati nach New Orleans.

a. Über Chattanooga (*„Queen & Crescent Route“*).

826 M. Eisenbahn in 27-36 St. (Fahrpreis $21; Schlafwagen $5): Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific Railway bis (335 M.) *Chattanooga*; Alabama Great Southern R. R. bis (630 M.) *Meridian*; New Orleans & North Eastern R. R. bis (826 M.) *New Orleans*: — Diese Bahn durchschneidet das berühmte *Blaugrasland* von Kentucky.

Cincinnati s. S. 275. Die Bahn kreuzt den *Ohio* nach (1/2 M.) *Ludlow* (S. 275) und führt in südl. Richtung durch *Kentucky*. Gegend anmutig; Stationen meist unbedeutend. 35 M. *Williamstown*; 67 M. *Georgetown* (268m).

79 M. **Lexington** (297m; *Phoenix*, $2 1/2-3), lebhafte Stadt von 21567 Einw., ist der Hauptort des *Blaugras-Landes* (s. unten) und einer der bedeutendsten Pferde- und Rindviehmärkte der Verein. Staaten. Die Stadt erhielt ihren Namen von ihrer Gründung im Jahr der Schlacht von Lexington (1775). Sie ist Sitz der *Universität von Kentucky* (700 Studenten, incl. der Handelslehranstalt) und des *State Agricultural & Mechanical College* und besitzt große Brennereien von „Bourbon“ Whiskey. Ein Denkmal erinnert an den berühmten Staatsmann *Henry Clay* (1777-1852). Die Trabrennen, die im Frühjahr hier stattfinden, werden viel besucht.

Das **Blue Grass Country**, ein fruchtbares wellenförmiges, von Hügeln umsäumtes Plateau, umfaßt ein Gebiet von c. 10000 Sq.-M. in Nord-Kentucky. Der Boden ist sehr fett, so daß der Anbau aller Kulturpflanzen, besonders von Tabak und Hanf mit großem Erfolg betrieben wird. Charakteristisch sind aber namentlich die trefflichen Weiden von „Blaugras“ (*Poa pratensis*), welche den Pferden und dem Rindvieh, wegen deren Kentucky berühmt ist, ihr Futter liefern. Überall finden sich Stock-Farmen (Pferde- und Viehzüchtereien), besonders in der Nähe von Lexington. Das amerikanische Trabpferd hat sich hier zu seiner jetzigen Vollkommenheit

entwickelt; die Racepferde von Kentucky verbinden in hervorragendem Maße Schnelligkeit mit Ausdauer. Zu den berühmtesten Gestüten bei Lexington gehört *Ashland* (1½ M.), einst Eigentum Henry Clay's, jetzt des Major McDowell; ferner *Woodburn*, *Paris*, *Cynthiana* etc.

Bei (100 M.) *High Bridge* (236m) überschreitet die Bahn den *Kentucky River* auf einer schönen Cantilever (Kragträger)-Brücke, 87m h., mit drei Spannungen von je 114m. Bei (106 M.) *Burgin* mündet die Bahn von Louisville (S. 284). — 118 M. *Junction City* (305m). Jenseit (136 M.) *King's Mountain* (359m) ein 1190m l. Tunnel. — 158 M. *Somerset* (268m). Bei (165 M.) *Burnside* über den *Cumberland River* (Aussicht). Die Bahn führt hier hoch an den Felsen entlang. — Von (176 M.) *Greenwood* kann man die (2½ M.) *Naturbrücke von Kentucky* (9m h. und 60m br.) besuchen. — Von (179 M.) *Cumberland Falls Station* (379m) fahren Coaches nach den (10 M.) **Cumberland-Fällen* (18m hoch).

Jenseit (194 M.) *Pine Knot* tritt die Bahn in den Staat *Tennessee* (den „Volunteer State") und durchschneidet das malerische Hügelland am Fuß der *Cumberland Mts.*, mit zahlreichen besuchten Sommerfrischen. 206½ M. *Oneida* (443m), höchster Punkt der Bahn. — 221 M. *Rugby Road* ist Station für (7 M. w.) *Rugby* (426m), 1880 von Tom Hughes (Verfasser von „Tom Brown's School-Days") gegründet. — 251 M. *Oakdale*, am *Emory River*, an dem die Bahn nun hinabführt. — 256½ M. *Harriman*, mit Eisenwerken, 15 M. von *Alum Springs*, einem besuchten Badeort im Herzen der Cumberland Mts. — 280 M. *Spring City;* 297 M. *Dayton* (218m). Bei (330 M.) *Boyce* (201m) über den *Tennessee.*

335 M. *Chattanooga*, s. S. 309.

b. Über Louisville und Nashville.

921 M. Louisville and Nashville Railroad in 29½ St. (Fahrpreis $ 21; Schlafwagen $ 5).

Cincinnati s. S. 275. Die Bahn führt über den *Ohio* nach (1 M.) *Newport* (S. 277), dann weiter in s.w. Richtung durch *Kentucky.* Bei (21 M.) *Walton* kreuzt sie die oben beschriebene Bahn. — 83 M. *Lagrange* ist Knotenpunkt für *Lexington* (S. 284) etc. — 98 M. *Anchorage.*

110 M. *Louisville*, s. S. 283. Weiter in s. Richtung. Zweigbahnen führen von (132 M.) *Bardstown Junction* nach (37 M.) *Springfield* (Ky.), und von (140 M.) *Lebanon Junction* nach *Lebanon* und *Knoxville* (S. 308). — 201 M. *Glasgow Junction* ist Station für die berühmte *Mammuthhöhle.*

Von Glasgow nach Mammoth Cave, 9 M., Eisenbahn in ¾ St. (täglich 2 Züge, um 9.30 Vm. und 6.10 Nm., zurück 1.35 und 7.30 Nm.). Am Ende der Bahn am *Green River* das *Mammoth Cave Hotel* (224m; $ 3), 5 Min. vom Eingang der Höhle. Führer etc. im Hotel. Gegen 5000 Fremde besuchen jährlich die Höhle.

Die ***Mammuth-Höhle von Kentucky**, 1809 durch Zufall von einem Jäger entdeckt, ist die größte aller bekannten Höhlen; die Haupthöhle erstreckt sich unter der Erde 9-10 M. weit, während die bis jetzt erforschten Seitengänge eine Gesamtlänge von c. 175 M. haben. Der koh-

lenhaltige Kalkstein von Kentucky, in dem die Höhle liegt, nimmt ein Gebiet von 10000 Sq.-M. ein und enthält nach Prof. Shalers Annahme mindestens 100000 M. unterirdischer Höhlen. Das Innere besteht aus einer Reihe von Hallen, Domen, Grotten, Gängen, Seen, Flüssen etc., denen man mehr oder weniger zutreffende Namen gegeben hat. Tropfsteine sind in verhältnismäßig geringer Zahl vorhanden, aber zum Teil von bedeutendem Umfang. Es giebt zwei regelmäßige Routen, auf denen die Besucher zu bestimmten Stunden durch die Höhle geführt werden; wer dieselbe näher zu erforschen wünscht, treffe mit den Führern die nötigen Vereinbarungen. Die *Long Route* (c. 20 M.; $3) umfaßt die *Rotunda*, die *Main Cave*, den *Giant's Coffin*, die *Pits* und *Domes*, *Echo River* und die Strecke darüber hinaus bis zum Ende der Höhle, mit Rückweg durch den *Corkscrew.* Die *Short Route* (8 M.; $2) umfaßt die *Rotunda*, *Main Cave*, *Gothic Gallery*, *Star Chamber*, *Pits* und *Domes*, und *Giant's Coffin.* Die reine Luft und gleichmäßige Temperatur (+ 9-11° R.) machen diese Wanderungen weit weniger ermüdend als sie auf der Erdoberfläche sein würden. Die Besucher machen oft die kurze Route am Abend ihrer Ankunft (7-11 Nm.) und die lange am nächsten Tage (9 Vm.-6 Nm.). Luncheon wird vom Hotel in die Höhle besorgt. Besondre Taxen (je $1) sind für den Besuch des *Mammoth Dome* und der *Chief City* (150m l., 60m br. und 36m h.) zu zahlen. In dem Tarif sind die Beleuchtungskosten für den Dom und die Felsspalten einbegriffen. Zu den Merkwürdigkeiten der Höhle gehören blinde (augenlose) Fische und Krebse. Sie enthält große Lager salpeterhaltiger Erde, aus der 1811-15 Salpeter hergestellt wurde. Eine gute Beschreibung der Mammuthhöhle, von *H. C. Hovey*, ist im Hotel zu haben (25c.). — In der Nähe die *White Cave*, mit schönen Tropfsteinen (Führer $1).

224 M. *Bowling Green* (Bahnrestaur.), mit 7803 Einw. Bei (228 M.) *Memphis Junction* zweigt r. (SW.) die Bahn nach *Memphis* (S. 288) ab, während unsre Bahn in fast genau südl. Richtung weiterführt. Bei (251 M.) *Mitchelville* beginnt *Tennessee* (S. 285). — 285 M. *Edgefield Junction*, Knotenpunkt der Bahn nach St. Louis (S. 279).

295 M. **Nashville** (167m; *Maxwell Ho.*, 2^1/_2$-5; *Duncan*, $3-5; *Nicholson*, *Linck*, $2-3), die Hauptstadt von Tennessee, mit (1890) 76198 Einw., liegt auf hügeligem Terrain auf beiden Seiten des *Cumberland River.* Die Stadt besitzt große Holzwaren-Fabriken, Kornmühlen und andre industrielle Etablissements verschiedener Art (Wert der Erzeugnisse 1890 $14000000), sowie treffliche Erziehungsanstalten. Zu den hervorragendsten Gebäuden gehören das *Capitol* (mit 62m h. Turm), das *Court House*, das *Blindeninstitut*, das *Custom House* und die *City Hall.* An der Spitze der Bildungsanstalten steht die große *Vanderbilt Universität*, von Cornelius Vanderbilt mit einem Kapital von $1000000 gegründet und von 7-800 Studenten besucht. Die medizinische Schule der *Nashville Universität* ist mit der der Vanderbilt Universität verchmolzen, während ihre akademische Abteilung in das *Peabody Normal College* (400 Schüler) umgewandelt wurde. Die *Fisk University* (400 Studenten), die *Roger Williams University* (300) und das *Central Tennessee College* (600 Stud.) sind die wichtigsten Erziehungsinstitute für Farbige. Das *Watkins Institute* besitzt eine gute Bibliothek und sehenswerte Sammlungen.

Besuchenswerte Punkte in der Umgebung von Nashville sind die *Hermitage*, einst Wohnsitz des *Gen. Andrew Jackson* (1767-1845), 12 M. ö.; *Belle Meade*, eine berühmte Stock-Farm, 5 M. w., jetzt Besitz des Gen. W. H.

Jackson; und der *National-Friedhof*, $4^1/_2$ M. n., mit 16500 Gräbern. — In der *Schlacht von Nashville* (15.-16. Dez. 1864) wurde Gen. Hood, an der Spitze einer konföderierten Armee von 40000 Mann, von den Bundestruppen unter Gen. Thomas vollständig geschlagen. — Von Nashville führen Bahnen nach *St. Louis* (S. 279), *Hickman* (S. 292), *Memphis* (S. 288), *Chattanooga* (S. 309) etc.

Weiter in südl. Richtung. 342 M. *Columbia*, am *Duck River*. Bei (390 M.) *State Line* beginnt *Alabama* (S. 304). Bei (417 M.) *Decatur* (S. 310) über den *Tennessee*. 450 M. *Cullmans*; 504 M. *Birmingham* (S. 310); 537 M. *Calera*.

600 M. *Montgomery*, und von da nach (780 M.) *Mobile* und (921 M.) *New Orleans* s. R. 66.

60. Von Chicago und St. Louis nach New Orleans.

Illinois Central Railroad von *Chicago* nach (915 M.) *New Orleans* in 29-30 St. (Fahrpreis \$27.55); von *St. Louis* nach (700 M.) *New Orleans* in 24 St. (\$21.25). Durchgehende Schlafwagen. Der Zug von St. Louis fährt über die St. Louis & Cairo Short Line und erreicht die Hauptbahn bei (73 M.) *Du Quoin* (s. unten).

Von Chicago bis (199 M.) *Effingham*, s. R. 52. Die Bahn zweigt hier von der nach St. Louis l. ab. — 244 M. *Odin*. — 252 M. *Centralia* (4763 Einw.) ist Stapelplatz für einen reichen Obstbezirk. — Bei (288 M.) *Du Quoin* mündet die Bahn von St. Louis (s. oben). — 308 M. *Carbondale*. — 329 M. *Anna*, Station für *Jonesborough*, mit lebhaftem Obst- und Baumwollenhandel.

365 M. **Cairo** (*Halliday*, \$$2^1/_2$-3; *Planters'*, \$2), Fabrikstadt mit 10243 Einw., liegt auf einer flachen Landzunge am Zusammenfluß des *Mississippi* und *Ohio*, hat aber die kommerzielle Bedeutung nicht erlangt, die man bei seiner Gründung erwartete. — Die Bahn überschreitet den Ohio auf einer großartigen Brücke, der längsten eisernen Strombrücke der Welt (Länge des Eisenwerks 3118m, Gesamtlänge 6236m), und tritt in den Staat *Kentucky*. — 395 M. *Clinton*. Jenseit (409M.) *Fulton* (S. 288) beginnt *Tennessee*. — 420M. *Martin*. Bei (451M.) *Milan* teilt sich die Bahn; der r. Arm führt nach (93 M.) *Memphis* (S. 288). — 474 M. **Jackson** (*Arlington*, \$2-$2^1/_2$; *Robinson*, \$2) in Tennessee, mit 10039 Einw., ist ein bedeutender Baumwollenmarkt und besitzt ansehnliche Fabriken. — 503 M. *Bolivar*. — Bei (521 M.) *Grand Junction* kreuzt die Bahn den E. Tennessee, Virginia & Georgia R. R. und tritt in den Staat *Mississippi*. — 546 M. *Holly Springs*; 621 M. *Grenada*, am *Yalobusha River*; 674 M. *Durant*; 709 M. *Canton*. — 732 M. **Jackson** (*Edwards Ho.*, \$$2^1/_2$-3), die kleine Hauptstadt von Mississippi (5920 E.), mit stattlichem *State House* und andern öffentlichen Gebäuden. Jenseit (827 M.) *Osyka* beginnt *Louisiana*. Bei der Annäherung an New Orleans über den Ausfluß des *Lake Maurepas* (r.), dann am *Lake Pontchartrain* (l.) entlang.

915 M. *New Orleans* s. S. 333.

61. Von Louisville nach Memphis und New Orleans.

847 M. Newport News & Mississippi Valley Railway bis (392 M.) *Memphis* in 14 St. und Louisville, New Orleans & Texas Railway von da bis (847 M.) *New Orleans* in 13 St. (durchgehendes Billet $ 11.25, Schlafwagen $ 2½).

Louisville s. S. 283. Die Bahn läuft zunächst nach SW. 47 M. *Cecilia;* 72 M. *Leitchfield.* Jenseit (118 M.) *Rockport* über den *Green River.* — 127 M. *Central City;* 180 M. *Princeton;* 194 M. *Kuttawa.* Etwas weiter über den *Cumberland* und bald darauf über den *Tennessee*, die sich hier (15-20 M. oberhalb ihrer Mündung in den Ohio) einander auf 3-4 M. nähern.

226 M. **Paducah** (*Palmer Ho.*, $2½), lebhafte Handelsstadt mit 12797 Einw., am l. Ufer des *Ohio*, etwas unterhalb der Mündung des Tennessee. — Die Bahn wendet sich nun scharf nach S. (l.), kreuzt bei (271 M.) *Fulton* den Illinois Central R. R. und tritt in den Staat *Tennessee.* Hinter (296 M.) *Obion* überschreitet sie den *Obion River*, hinter (316 M.) *Dyersburg* die beiden Arme des *Forked Deer River*, hinter (346 M.) *Hennings* den *Big Hatchis.* — 354 M. *Covington.*

392 M. **Memphis** (60m; *Peabody*, *Gayoso*, $2½-4; *Gaston*, Z. von $1; **Luehrman's*, für Herren), die zweite Stadt von Tennessee und die bedeutendste am *Mississippi* zwischen St. Louis und New Orleans, liegt malerisch auf den *Chickasaw Bluffs*, mit einer ausgedehnten Levee (Esplanade) am Fluß. Die Stadt hat sich im letzten Jahrzehnt ungemein rasch entwickelt (1890 64495 Einw., gegen 33593 im J. 1880) und ist ein wichtiger Markt für Baumwolle (jährlich 800000 Ballen), Spezereiwaren (Jahreswert $25000000), Schuhe, Steingut, Holz und andre Produkte. Die 1892 vollendete *Eisenbahnbrücke* ist die einzige über den Mississippi unterhalb St. Louis.

Zu den hervorragendsten Gebäuden der Stadt gehören die *Merchants' Exchange*, die *Cotton Exchange*, das *Custom House*, die *Office of the Appeal-Avalanche*, die *St. Agnes Academy*, der *Tennessee Club*, der *Chickasaw Club*, die *Athletic Association* und die *Cossett Free Library.* Die *Levee* ist der Schauplatz eines bunten und rührigen Verkehrs. Interessant ein Besuch der *Cotton Compresses* und *Baumwollsamen-Ölfabriken.* Auf *Court Square* eine Büste des Gen. Andrew Jackson (S. 286) und unzählige Eichhörnchen.

Elektr. Trambahn von Memphis zum (5 M.) *National Cemetery*, mit den Gräbern von 14000 Soldaten, und nach (8 M.) *Raleigh*, einem besuchten Ausflugsort mit großem Hotel. — Memphis besitzt eine schöne *Rennbahn.* — Dampfboote fahren auf dem *White River*, *St. Francis River* und *Arkansas River* nach *Fort Smith* in Arkansas.

Bald nach der Abfahrt von Memphis tritt die Bahn in den Staat *Mississippi.* 404 M. *Lakeview* (r. der See). Hinter (437 M.) *Clayton* am *Beaver Dam Lake* und *Beaver Dam Bayou* vorüber. — 448 M. *Lula*, bei *Moon Lake;* 455 M. *Coahoma.* L. bleibt *Swan Lake.* — 458 M. *Clarksdale.* Weiter an mehreren kleinen Seen vorbei. — 531 M. *Leland.* Nun am *Deer River* entlang. — 566 M. *Riverside Junction;* 601 M. *Redwood*, am *Old River.*

612 M. **Vicksburg** *(Piazza*, \$ $2^1/_2$; *Washington*, \$ 2-3; *Vicksburg)*, am Mississippi inmitten der *Wallnut Hills* (150m) malerisch gelegen, ist die größte Stadt des Staates Mississippi (13 373 Einw.) und als Fabrik- und Handelsplatz nicht unbedeutend.

Sein Name ist aus dem Bürgerkriege bekannt, wo es als Schlüssel des Mississippi von den Konföderierten stark befestigt war. Nachdem es Farragut und Sherman 1862 erfolgreich Widerstand geleistet hatte, wurde Vicksburg im Juli 1863 mit einem Opfer von 9000 Mann von Grant genommen. Auf dem *National-Friedhof* oberhalb der Stadt ruhen 16 000 gefallene Soldaten.

Bei (635 M.) *Ingleside* kreuzt die Bahn den *Big Black River*, dann unweit (641 M.) *Port Gibson* den *Pierre*. Von (661 M.) *Harrison* führt eine Bahn nach *Natchez* (S. 293). Weiter über mehrere kleine Flüsse. Bei (718 M.) *Whitaker* beginnt *Louisiana*. — 758 M. **Baton Rouge** (*Capitol Ho.*, \$ 2-3), die Hauptstadt von Louisiana, ist ein altmodischer Ort von 10478 Einw., auf einer Uferhöhe am Mississippi gelegen, mit der *Universität von Louisiana* und andern Staatsanstalten.

Weiter am Mississippi entlang, mit seinen flachen Ufern und Levees, Zuckerplantagen und malerischen Pflanzerwohnungen. — 836 M. *Kenner*.

847 M. *New Orleans*, s. S. 333.

62. Von St. Paul nach New Orleans auf dem Mississippi.

Der **Mississippi**, der „Vater der Gewässer", ist einer der großen Ströme der Erde, mit einem Lauf von 2616 M. und einem Stromgebiet von $1^1/_2$ Millionen Sq.-M. Er entspringt im N. von Minnesota, auf der Wasserscheide zwischen der Hudsonsbai und dem mexikanischen Golf, und ist bei seinem Austritt aus *Lake Itasca* ein $3{,}5$m br. und $0{,}60$m tiefer Fluß. Sein Lauf geht anfangs nach NO., wendet sich aber bald nach SO. und weiterhin fast direkt nach S. Hauptzuflüsse sind der *Missouri* (S. 291), der von W. her c. 1330 M. vom Ursprung des Mississippi sich mit ihm vereinigt, der *Ohio*, der 220 M. weiter von O. her einmündet, und der *Arkansas* (W.). Die schönsten Strecken liegen zwischen St. Paul und St. Louis, wo der Strom streckenweise zwischen hohen malerischen Uferfelsen (Bluffs) hindurchfließt, die 30-180m hoch und 1-5 M. von einander entfernt sind. Nach der Einmündung des Missouri wird das Wasser des Mississippi gelb und trüb und er fließt nun durch flaches und eintöniges Alluvialland. Bei der Annäherung an den Golf von Mexiko nimmt die Vegetation mehr und mehr einen tropischen Charakter an, bis sich der Strom schließlich in ein Gewirr von Creeks, Bayous und Sümpfen ausfasert und in mehreren Armen in den Golf mündet. Die Breite des Stromes übersteigt von St. Paul bis New Orleans selten 900-950m, außer an den Biegungen, wo er sich zuweilen auf 1-$1^1/_2$ M. ausdehnt. — Die Regierung der Verein. Staaten hat viele Millionen Dollars auf die Korrektion der Mississippi-Schiffahrt verwendet, die aber immer noch hier und da durch Untiefen und Schlammbänke gefährdet wird. Das bedeutendste Unternehmen war die Erbauung der großartigen *Eads Jetties* (S. 293) an der Mündung des Stromes. — Der erste europäische Erforscher des Mississippi war *De Soto* (1541), der ihn wahrscheinlich kurz unterhalb Helena (S. 292) erreichte.

Obschon auch oberhalb der *St. Anthony-Fälle* (S. 264) der Verkehr kleinerer Fahrzeuge auf dem Mississippi ziemlich bedeutend ist, beginnt die eigentliche Schiffahrt doch erst bei *St. Paul*, von wo komfortable Passagierdampfer bis (1917 M.) St. Orleans gehen. Die Dampfer der *Diamond Jo Line* fahren im Sommer 2mal wöchentlich von St. Paul nach *St. Louis*, das sie in $4^1/_2$ Tagen erreichen (Fahrpreis \$ 16, incl. Bett und Verpflegung). In St. Louis haben sie Anschluß an die *St. Louis and St. Orleans Anchor Line*,

deren Boote 1mal wöchentlich fahren und New Orleans in 7 Tagen erreichen (Fahrpreis $20; Retourbillette billiger). Nur wenige Reisende werden die ganze Fahrt von St. Paul bis New Orleans zu Wasser machen, doch gewährt eine Dampfbootfahrt von 1-2 Tagen nach der staubigen Eisenbahnfahrt eine angenehme Abwechslung. Die Dampfbootgesellschaften geben kombinierte Billette aus, die den Reisenden berechtigen, jede beliebige Strecke der Fahrt mit Eisenbahn zurückzulegen, die Fahrt zu unterbrechen und mit einem andern Boot fortzusetzen etc.

Der Handelsverkehr auf dem Mississippi ist sehr bedeutend. Im J. 1891 betrug die Zahl der auf ihm und seinen Nebenflüssen fahrenden Schiffe 7453, mit einer Gesamtlast von c. 3½ Millionen Tons, einschließlich von 1114 Dampfern mit 210771 Tons Last. Die von den Flußschiffen beförderte Gütermenge beliefen sich auf 29505000 Tons.

In der nachstehenden Beschreibung der Fahrt stromabwärts sind nur die wichtigeren Uferorte erwähnt.

St. Paul s. S. 262. Das Boot fährt unter fünf Brücken hindurch. Die ersten 25 M. liegen beide Ufer in *Minnesota* (S. 259), aber unterhalb der Mündung des *St. Croix River* (l.) gehört das O.-Ufer zu *Wisconsin* (S. 257).

27 M. (r.) *Hastings* (Drehbrücke), s. S. 259.

30 M. (l.) *Prescott* (Drehbrücke), am Ende des *Lake St. Croix*, einer Ausweitung des gleichn. Flusses.

52 M. (r.) *Red Wing* (S. 259), mit *Barn Bluff* (60m). Dann fährt der Dampfer über den schönen ***Lake Pepin** (S. 259). L. erhebt sich *Maiden Rock* (125m), r. der runde Vorsprung von *Point No Point.*

67 M. (r.) *Frontenac* (S. 259).

73 M. (r.) *Lake City* (S. 259). — 79 M. (l.) *North Pepin.*

84 M. (r.) *Read's Landing* (Schiffbrücke), am untern Ende des Lake Pepin, gegenüber der Mündung des *Chippewa.*

87 M. (r.) *Wabasha*, s. S. 259. — 117 M. (l.) *Fountain City.* Der Fluß ist hier voller Inseln, die Uferberge sind sehr malerisch.

125 M. (r.) *Winona* (zwei Brücken), s. S. 259.

137 M. (l.) *Trempealeau*, an der Mündung des *Black River.* **Trempealeau Island*, 150m h., gewährt eine schöne Aussicht. Dies ist wohl die schönste Strecke des obern Mississippi.

156 M. (l.) **La Crosse** (zwei Drehbrücken), s. S. 259. Die Landschaft bleibt malerisch; die Städte und Dörfer an den Ufern folgen sich immer dichter.

187 M. (l.) *Victory.* Schräg gegenüber ist die Grenze zwischen Minnesota und *Iowa* (S. 260).

199 M. (r.) *Lansing*, in Iowa.

227 M. (l.) *Prairie du Chien* (Schiffbrücke), nahe der Mündung des *Wisconsin* (S. 261).

230 M. (r.) *McGregor* (Schiffbrücke). — 252 M. (r.) *Guttenberg.* — 260 M. (l.) *Cassville.* — 289 M. (l.) *East Dubuque* (S. 261), in *Illinois* (S. 241), gleich unterhalb der Grenze von Wisconsin. Schräg gegenüber erhebt sich *Eagle Point* (91m).

290 M. (r.) **Dubuque** (zwei Brücken), s. S. 261.

Die Uferfelsen werden niedriger, die Landschaft einförmiger.

325 M. (l.) *Savanna* ist mit (327 M.; r.) *Sabula* (S. 355) durch eine Eisenbahnbrücke verbunden. Zwischen

345 M. (l.) *Fulton*, (r.) *Lyons* und

347 M. (r.) *Clinton* (S. 356) führen drei Brücken über den Strom. Unterhalb —

381 M. (r.) *Le Claire* schießt das Boot die malerischen *Upper Rapids* hinab.

397 M. (l.) **Rock Island** (S. 260) und

398 M. (r.) **Davenport** sind durch die schöne S. 260 erwähnte Brücke verbunden. Guter Blick auf *Government Island* und das *Arsenal.*

426 M. (r.) *Muscatine* (Brücke), Stadt mit 11 454 Einw. und lebhaftem Handel in Holz, süßen Kartoffeln und Melonen.

455 M. (l.) *Keithsburg* (Brücke).

480 M. (r.) **Burlington** (Brücke), s. S. 357.

494 M. (l.) *Dallas City* (S. 291).

504 M. (r.) *Fort Madison* (Brücke; S. 366).

512 M. (l.) *Nauvoo*, jetzt ein Ort von 1450 Einw., war ehedem eine blühende Mormonenstadt mit 15000 Einw. (s. S. 391).

515 M. (r.) *Montrose* liegt am Beginn der *Lower Rapids*, die sich bis

527 M. (r.) *Keokuk* (Brücke) erstrecken, an der Mündung des *Des Moines River*, der hier die Grenze zwischen Iowa und *Missouri* („Bullion State“) bildet.

531 M. (l.) *Warsaw* (2721 Einw.).

551 M. (l.) *Canton* (2241 Einw.)

568 M. (l.) **Quincy** (Brücke), s. S. 369.

588 M. (r.) *Hannibal* (Brücke), s. S. 367.

616 M. (r.) *Louisiana* (Brücke; 5090 Einw.). — 626 M. (r.) *Clarkville.*

641 M. (l.) *Hamburg.* — 663 M. (r.) *Cap au Gris.* — 690 M. (l.) *Grafton*, an der Mündung des *Illinois River.*

706 M. (l.) *Alton*, s. S. 270. — 3 M. weiter abwärts vereinigt sich der Mississippi mit dem **Missouri,** der, von NW. kommend, bis zu seiner Mündung einen längern Lauf hat als der Mississippi (2908 M. gegen 1330 M.) und eine größere Wassermasse zu dem vereinigtem Strom beisteuert, sodaß dieser den Namen Mississippi eigentlich mit Unrecht führt. Das klare Wasser des Mississippi vermischt sich erst nach längerm Lauf mit den trüben Fluten des Missouri.

729 M. (r.) **St. Louis** (S. 279), mit seinen zwei Brücken, ist Endstation der Diamond Jo Dampfer, und die Passagiere, die ihre Reise zu Wasser fortsetzen, steigen hier auf ein Boot der Anchor-Linie über (s. S. 289).

Die Scenerie des untern Mississippi unterscheidet sich wesentlich von der des obern Stromlaufs (vgl. S. 289), doch wird die geringere landschaftliche Schönheit in etwa durch das größere historische Interesse ersetzt. Die Städte und Dörfer an den Ufern folgen sich rasch; unzählige Inseln liegen im Strom.

761 M. (32 M. von St. Louis; r.) *Crystal City* (S. 291).

789 M. (r.) *Ste. Genevieve* (1586 Einw.).

809 M. (l.) *Chester* (2708 Einw.).

849 M. (l.) *Grand Tower*, von St. Louis aus viel besucht. Etwas weiter an der „*Devil's Tea-table*“ vorbei.

879 M. (r.) *Cape Girardeau* (4297 Einw.). — 894 M. (l.) *Commerce.* Weiter abwärts r. *Power's Island.*

929 M. (l.) **Cairo**, an der Mündung des *Ohio*, s. S. 287.

951 M. (l.) *Columbus* (Brücke), die erste Station in *Kentucky* (S. 284), wurde von den Konföderierten im Bürgerkriege stark befestigt, aber schließlich ohne Angriff aufgegeben. Gleich unterhalb *Wolf Island* oder *Island No. 5.*

967 M. (l.) *Hickman* (1652 Einw.). — *Island No. 10*, bei —

986 M. (r.) *Donaldson Point*, war gleichfalls während des Krieges stark befestigt und wurde von den Unions-Kanonenbooten im April 1862 nach einmonatlicher Beschießung genommen.

988 M. (l.) *Wades*, schräg gegenüber, in *Tennessee* (S. 285).

999 M. (r.) *New Madrid*, mit 1193 Einw., wurde gleichzeitig mit Insel No. 10 besetzt.

1017 M. (l.) *Tiptonville.* Unweit ö. liegt *Reelfoot Lake.* — Weiter an vielen unwichtigen kleinen Landungsplätzen vorbei.

1074 M. (r.) *Hickman's*, in *Arkansas* (S. 371).

1119 M. (l.) *Fort Pillow*, auf dem *First Chickasaw Bluff*, von den Konföderierten 1862 geräumt, war am 12. April 1864 Schauplatz des „Fort Pillow Massacre“.

Der Strom beschreibt große Windungen und fließt an mehreren Inseln vorbei, darunter die größeren *Centennial Island* und *Brandywine Island.*

1179 M. (l.) **Memphis** (Brücke), s. S. 288. Weiter zahlreiche Krümmungen.

1207 M. (l.) *De Soto*, erste Station in *Mississippi* (S. 305).

1261 M. (r.) *Helena* (Dampftrajekt), gewerbthätige kleine Stadt mit 5189 Einw. und Holzhandel. — Viele kleine Stationen.

1352 M. (r.) Mündung des *White River*, der in Missouri entspringt und sich nach einem Lauf von 700 M. in den Mississippi ergießt.

1359 M. (r.) *Black Hawk*, an der Mündung des **Arkansas**, der im Felsengebirge bei Virginia City entspringt und sich nach einem Lauf von 1600 M. (wovon 800 schiffbar) mit dem Mississippi vereinigt. — Unterhalb des *Choctaw Bend* liegt

1396 M. (r.) *Arkansas City* (800 Einw.). Weiter an *Rowdy Bend*, *Miller's Bend*, *Island 82* und *Bachelor's Bend* vorbei nach

1435 M. (l.) *Greenville*, Städtchen von 6658 E. mit Baumwollenhandel. Die Ufer sind nun mit Baumwollplantagen bedeckt, die zur Erntezeit (Sept.-Nov.) einen sehr malerischen Anblick darbieten. Die Pflanzerwohnungen sind oft, besonders weiter nach S. hin, geräumige altmodische Herrenhäuser, von schönen Baum-

gruppen umgeben. Die Bäume sind häufig mit spanischem Moose (Tillandsia usneoides) phantastisch drapiert.

1463 M. (r.) *Grand Lake*, die erste Station in *Louisiana* (S. 287). Weiter mehrere unbedeutende Stationen.

1555 M. (l.) **Vicksburg** (Dampftrajekt), s. S. 289.

1606 M. (r.) *St. Joseph.* — 1611 M. (l.) *Rodney.*

1639 M. (l.) **Natchez** *(Natchez Hotel)*, Stadt von 10000 Einw., 1700 von d'Iberville gegründet, auf einer Uferhöhe 60m über dem Fluß sowie am Fuß derselben gelegen, hat seinen Namen von einem jetzt ausgestorbenen Indianerstamm, der zu den edelsten der nordamerikanischen Jägervölker gehörte. Einige Spuren des alten franz. Forts sind noch zu erkennen.

1709 M. (l.) *Fort Adams.* — 1719 M. (r.) *Red RiverLanding*, an der Mündung des *Red River.*

1749 M. (l.) *Bayou Sara.* Die „Swampers" von Bayou Sara sind eine eigenartige Genossenschaft von Holzhauern, die auf in den Sümpfen schwimmenden Flößen wohnen.

1783 M. (l.) *Baton Rouge*, s. S. 289. Zahlreiche Windungen.

1835 M. (r.) *Donaldsonville* (3121 Einw.). — 1850 M. (l.) *Convent.* — 1855 M. (l.) *Belmont Plantation.* — 1875 M. *Fruit Plantation.* — 1879 M. (l.) *Bonnet Carre Point.* — 1890 M. *Red Church.* — 1899 M. (l.) *Kennerville.* — 1909 M. *Carrollton* (S. 336).

1917 M. **New Orleans,** s. S. 333.

Unterhalb New Orleans verschwinden die Bäume, die Ufer sind weniger deutlich abgegrenzt und der Strom verliert sich schließlich in einen ungeheuren Sumpf, durch den verschiedene „Pässe" oder Kanäle in den Golf von Mexiko führen. Ungefähr 70 M. von New Orleans fahren die seewärts gehenden Dampfer zwischen *Fort St. Philip* (l.) und *Fort Jackson* (r.) hindurch und treten bald darauf in den durch Leuchttürme bezeichneten *South Pass.* Am untern Ende desselben erstrecken sich die großartigen ***Eads Jetties** in das Meer, von Capt. Eads 1875-79 mit einen Kostenaufwand von \$5000000 erbaut, zwei gewaltige, $2^1/_3$ bez. $1^1/_2$ M. lange, aus Weidenzweigen, Geröll und Beton bestehende Molen, die einen über 9m tiefen Schiffahrtskanal bilden, während das Fahrwasser vorher kaum 3m tief war. Die Endpunkte der Dämme, auf denen sich zwei Leuchttürme erheben, bezeichnen die eigentliche Mündung des Mississippi in den *Golf von Mexiko.*

63. Von Washington nach Richmond.

Vgl. Karte S. 186.

116 M. Baltimore & Potomac und Richmond, Fredericksburg & Potomac Railroads in $3^1/_2$-$4^1/_2$ St. (Fahrpreis \$ 3.50; Parlor-Car \$ 1.50). Diese Bahn bildet eine Teilstrecke der pennsylvanisch-atlantischen Küstenroute nach dem Süden (vgl. S. 319).

Washington s. S. 224. Die Bahn überschreitet die *Long Bridge* (S. 231), mit Aussicht r. auf *Arlington House* (S. 234), tritt in den Staat *Virginien* (die „Old Dominion") und führt am r. Ufer des

Potomac nach (7 M.) *Alexandria* (S. 234) und (34 M.) *Quantico.* Dann wendet sie sich vom Fluß ab und zieht sich am Rande der „*Wilderness*“ entlang, eines öden und unfruchtbaren Distrikts, bekannt durch die furchtbaren Kämpfe, die hier 1863-64 während des Bürgerkrieges stattfanden (s. S. 297).

55 M. **Fredericksburg** (*Exchange Hotel*, $ $2^1/_2$), alte Stadt von 4528 Einw. am *Rappahannock*, war 1862 der Schauplatz eines erbitterten Kampfes, in dem die Bundestruppen unter Burnside von den Konföderierten unter Lee besiegt wurden. Der große *National-Friedhof* auf *Mayres Hill* enthält 15000 Gräber.

Wer sich für die Feldzüge des Bürgerkrieges interessiert, findet in und bei Fredericksburg manches Denkwürdige. Die *Schlacht von Chancellorsville* (2.-4. Mai 1863), in der Stonewall Jackson (s. S. 295) tödlich verwundet wurde, fand 11 M. w. statt und endete mit der Zurückwerfung der Unionstruppen, mit einem Verluste von 17000 Mann. In der Nähe südl. liegt *Spottsylvania Court House*, von wo Grant einige seiner Operationen leitete. Die Kämpfe in der „Wilderness“ zwischen Grant und Lee dauerten unausgesetzt von Anfang bis Ende Mai 1864; die Verluste beider Heere überstiegen 60000 Mann (vgl. S. 297). — *George Washington* verlebte seine Jugendzeit bei Fredericksburg und seine Mutter starb hier 1789 (Denkmal).

Die Bahn wendet sich nach S. — 67 M. *Guinea;* 76 M. *Milford.* — 92 M. *Bothwell* ist Kreuzungspunkt des Chesapeake & Ohio R. R. — Bei (99 M.) *Ashland* wurde *Henry Clay* (S. 295) geboren.

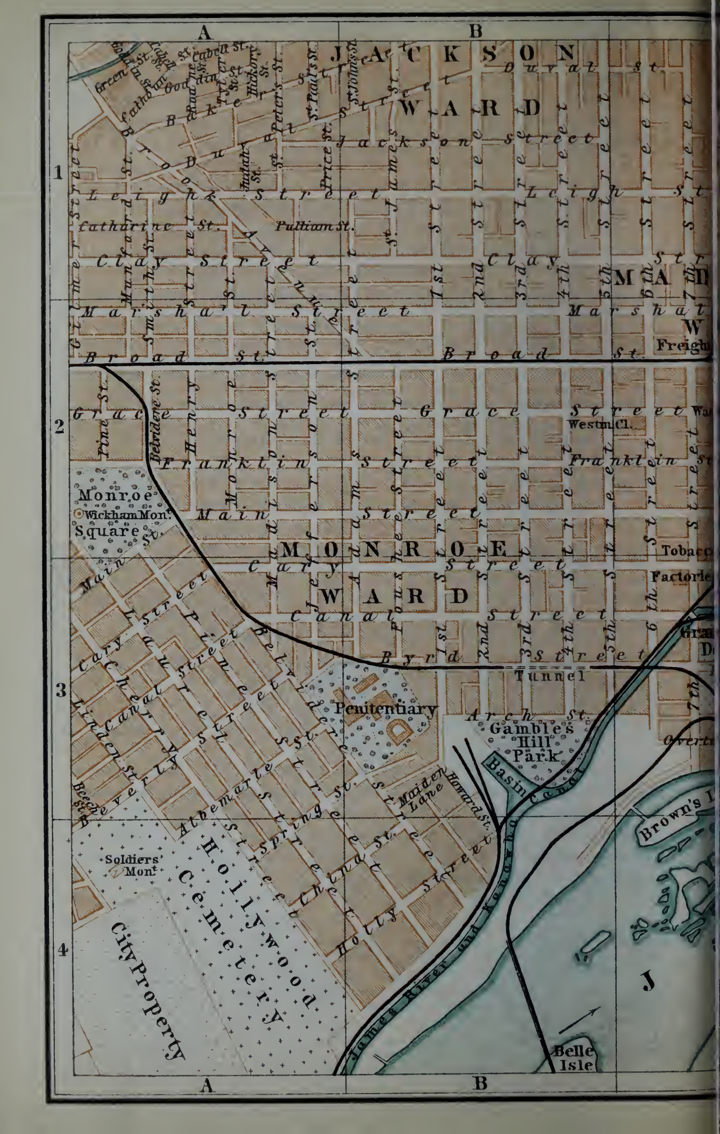
116 M. **Richmond.** — Hotels. Exchange und Ballard House (Pl. a; D2), zwei Häuser auf beiden Seiten von Franklin Str., durch eine überdeckte Brücke verbunden, $3-4; Ford's (Pl. b; C2), Capitol Sq., $3; Murphy's European Hotel (Pl. c; C2), 801 Broad Str., Z. von $1 an, wird gelobt; Davis Ho. (Pl. d; D2), Z. von $1; American Ho. (Pl. e; CD2), $2-3; Dodson's (Pl. f; D2), $2-3. Die Hotels von Richmond lassen im ganzen zu wünschen übrig. — *Ruger's Restaur.*, Ecke 9th und Bank Str.

Tramways (5 c.) in den Hauptstraßen. — *Hacks* und *Omnibus* stehen am Union Depot (Pl. C3) bereit (jede Person 50 c.). — *Dampfboote* auf dem James River nach Norfolk, Old Point Comfort, Newport News, Philadelphia (Clyde Line), New York (Old Dominion Line) etc. — *Post Office* (Pl. C2), Main Str., zwischen 10th und 11th Str. — Deutscher Consul, Hr. *Adolph Osterloh.*

Richmond, die Hauptstadt von Virginien und eine der interessantesten Städte des Südens, mit (1890) 81388 Einw., liegt auf einer vom N.-Ufer des *James River* aufsteigenden niedrigen Hügelkette und ist mit dem am andern Ufer gelegenen *Manchester* (9246 Einw.) durch mehrere Brücken verbunden. Die Stadt ist regelmäßig gebaut; die meisten der von N. nach S. laufenden Straßen sind durch Nummern bezeichnet. Der James River hat auf 9 Meilen 35m Fall und liefert treffliche Wasserkraft.

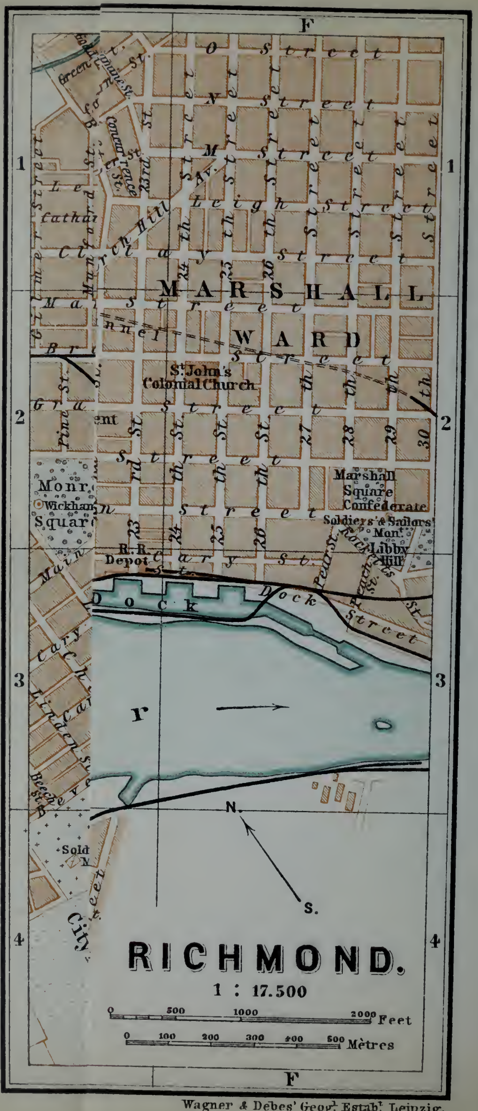
Richmond wurde 1737 an der Stelle gegründet, wo der Wigwam des berühmten Indianerhäuptlings *Powhatan* gestanden hatte. Als der Ort 1779 zur Staatshauptstadt erhoben wurde, hatte er erst wenige hundert Einwohner. Richmond war in verschiedenen nationalen Krisen Versammlungsort der großen politischen Parteien und wurde 1861 von den Secessionsstaaten zum Regierungssitz erwählt. Die Einnahme von Richmond war zuletzt das Hauptziel der Bundesfeldherren, doch wurde es von den Konföderierten hartnäckig verteidigt, die ringsum starke Erdwerke aufgeworfen hatten (S. 297). Als sie sich schließlich zur Räumung gezwungen sahen (2. April 1865; s. unten), steckten sie die Tabaksspeicher und andere




A
B
1
2
3
4
JACKSON
WARD
MONROE
WARD
Leigh Street
Clay Street
Marshall Street
Broad St.
Grace Street
Franklin Street
Main Street
Cary Street
Canal Street
Byrd Street
Jackson Street
Duval St.
Catharine St.
Pulliam St.
Monroe Square
Wickham Mon.t
Penitentiary
Tunnel
Arch St.
Gamble's Hill Park
Basin
Maiden Lane
Howard St.
Albemarle Street
Spring St.
Holly Street
Hollywood Cemetery
City Property
Soldiers' Mon.t
James River and Kanawha Canal
Belle Isle
Brown's I.
J
1st Street
2nd Street
3rd Street
4th Street
5th Street
6th Street
7th Street
Tobacco Factories
Westm. Cl.
Freight
Belvidere St.
Pine St.
Laurel Street
Cherry St.
Linden St.
Beverly St.



RICHMOND.
1 : 17.500
Feet
Mètres
MARSHALL WARD
JEFFERSON WARD
MANCHESTER
River
Mayo Bridge
Mayos I.
Jefferson Park
Jeff. Davis House
Synagogue
Bap. Ch.
Monumental Church
City Hall
Governor's Mansion
Jackson Mon.
Capitol
Capitol Square
Post Office
Chesapeake & Ohio R.R. Depot
St. John's Colonial Church
Convent
Old Stone House
Site of Libby Prison
R.R. Depot
Marshall Square
Confederate Soldiers' & Sailors' Mon.
Libby Hill
Tunnel
Basin
Canal
Dock
Dock St.
Race
Shops
Broad Street
Grace Street
Franklin Street
Main Street
Cary Street
Marshall Street
Clay Street
Leigh Street
Church Hill Av.
Wagner & Debes' Geogr. Estabt. Leipzig.



Wagner & Debes' Geog^l. Estab^t. Leipzig.

Magazine in Brand und ein großer Teil der Stadt ging in Flammen auf. Alle Spuren dieser Verwüstung sind verschwunden und die Stadt ist zu neuer Blüte gelangt, mit lebhaftem Handel (Tabak etc.) und bedeutenden Fabriken (Maschinen, Lokomotiven etc.; Wert 1890 $27000000). An 600 Millionen der beliebten gerade abgeschnittenen Richmond-Cigaretten werden von der Allen & Ginter Branch der AmericanTobacco Co. jährlich verfertigt.

Dem europäischen Besucher werden die zahlreichen *Neger* auffallen, die fast die Hälfte der Bevölkerung bilden und zu dem eigentümlichen Bilde südlichen Lebens, das sich hier darbietet, wesentlich beitragen.

Ziemlich in der Mitte der Stadt, auf *Shockoe Hill*, liegt **Capitol Square** (Pl. C2), ein baumbeschatteter Platz von 4,8 ha, der von unzähligen ganz zahmen grauen Eichhörnchen belebt ist. Auf dem höchsten Punkt desselben steht das **Capitol** oder **State House**, teilweise nach dem Vorbilde der Maison Carrée zu Nîmes 1785 erbaut.

Inneres (Eintritt frei). In der von einer Kuppel überragten *Central Hall* eine *Statue Washingtons von *Houdon* und eine Büste Lafayettes, von demselben. Die *Senate Chamber*, r., wurde während des Bürgerkrieges als Repräsentantenhaus der Konföderierten benutzt. Das *House of Delegates*, l., enthält Porträte Chathams und Jeffersons und war der Schauplatz des Hochverratsprozesses Aaron Burrs (1807) und der Verbündung der Secessionsstaaten (1861). — In der *Rotunda Gallery* eine interessante Sammlung von Bildnissen früherer Gouverneure, konföderierter Generale etc. und ein schöner alter Ofen, 1770 in England verfertigt. — Die *State Library*, im obern Stock, enthält 50000 Bände und zahlreiche histor. Merkwürdigkeiten. Die Plattform des Dachs beherrscht einen trefflichen Überblick über Richmond, Manchester, den James River und die umliegenden Schlachtfelder (S. 297).

Auf Capitol Square ein schönes ***Reiterstandbild Washingtons**, von *Crawford*, der Sockel umgeben von Statuen von Patrick Henry, George Mason, Thomas Jefferson, Thomas Nelson, Andrew Lewis und Chief Justice Marshall; ferner Standbilder von *Stonewall Jackson* (1824-63), von Foley, und *Henry Clay* (1777-1852), von Hart. Das alte *Bell House* an der W.-Seite des Square wurde früher von der Stadtwache benutzt. An der NO.-Ecke des Square die *Governor's Mansion* (Pl. D2); an der N.-Seite, in Broad Str., die stattliche **City Hall** (Pl. C2). — In *St. Paul's Church* (Pl. C2), an der Ecke von 9th und Grace Str., empfing Jefferson Davis am 2. April 1865 von Gen. Lee die Meldung, daß Richmond geräumt werden müsse.

In 12th Str., Ecke von Clay Str. unweit n. vom Capitol, das *Jefferson Davis House* (Pl. D 1) oder das *Weiße Haus der Konföderation*, wo Jefferson Davis als Präsident der südstaatlichen Republik wohnte. Es ist jetzt als ein Museum konföderierter Kriegserinnerungen hergerichtet. — An der Ecke von Clay Str. und 11th Str. (Pl. C 1) das *Valentine Museum*, mit einer großen Sammlung indianischer Altertümer.

Vom Capitol Square führt Broad Str. ö. zur *Monumental Church* (Pl. D2) unweit der Ecke von College Str. (l.), auf der Stelle des Richmond Theatre erbaut, bei dessen Brande 1811 Gouverneur Smith und 59 andre Personen umkamen. Jenseit der Kirche, in College Str., das *Medical College of Virginia*. — 15 Min. weiter ö., an der Ecke von 24th Str. (r.) **St. John's Church** (Pl. F2), 1740 erbaut, aber seitdem wesentlich vergrößert.

In dieser Kirche wurde 1775 die virginische Konvention abgehalten, und der Stuhl wird noch gezeigt, in dem Patrick Henry seine berühmte Rede hielt, die in den Worten gipfelte „Freiheit oder Tod!" Der Küster

zeigt die Kirche und verkauft Photographieen, Stöcke aus dem Holz der Sykomore, die den oben erwähnten Kirchenstuhl beschattete, etc.

29th Str. führt 5 Min. weiter r. zum *Marshall Park* (Pl. F2), auf *Libby Hill*, mit einem konföderierten *Soldiers' and Sailors' Monument* und schöner Aussicht.

Noch weiter ö. der *Chimborazo Park*. Auf *Oakwood Cemetery*, 1 M. n.w., sind 16000 konföderierte Soldaten beerdigt.

Von Libby Hill durch Main Str. zurück bis 20th Str. In dieser steht l., an der Ecke von Cary Str., nahe der Bahn und dem Fluß, ein Eismagazin an der Stelle des berüchtigten *Libby Prison* (Pl. E2; 1889 nach Chicago geschafft, s. S. 256). — In Main Str. (N.-Seite, zwischen 21st und 20th Str.) das *Old Stone House* (Pl. E2), das älteste Haus in Richmond. Die **Post Office** (Pl. C2), zwischen 10th und 11th Str. (r.), war eins der wenigen Gebäude dieses Stadtteils, die dem Brande von 1865 entgangen sind (S. 295).

Bei 7th Str. sich l. wendend, kann man die große Cigarrettenfabrik von *Allen & Ginter* (Pl. C2, 3; S. 295), an der Ecke von Cary Str., besuchen. — Fourth Str. führt von Main Str. l. zum *Gamble's Hill Park* (Pl. B3), mit reizendem Blick auf den von zahlreichen Inseln belebten Fluß. Unterhalb die großen *Tredegar Iron Works*. Ö. das *Staatszuchthaus* (Pl. B3). 10 Min. weiter erreicht man den Eingang von ***Hollywood Cemetery** (Pl. A4).

Beim w. Thor des Friedhofs das *Konföderierten-Denkmal*, eine 27m h. Pyramide aus unbehauenem Stein, zum Gedächtnis der 12000 hier beerdigten konföderierten Soldaten. Auf *President's Hill*, in der SW.-Ecke des Friedhofs, nach dem Fluß hin, ruhen *Monroe* (1758-1831) und *Tyler* (1790-1862; kein Denkmal), zwei der sieben in Virginien geborenen Präsidenten. Auch *John Randolph* (1733-1837) von Roanoke, *Gen. J. E. B. Stuart* (1733-64) und *Commodore Maury* (1830-71) sind hier beigesetzt. Gute Aussicht auf *Belle Isle*, während des Krieges ein Gefangenenlager. — W. von Hollywood liegen die *Riverside* und *Mt. Calvary Cemeteries* und (3/4 M.) der neue *Reservoir Park*.

Den Friedhof durch das W.-Thor verlassend, gelangt man r. (Tramway) durch einen ärmlichen Stadtteil zur (1/2 M.) *Park Avenue*, an deren Beginn auf *Monroe Sq.* (Pl. A2) sich ein Standbild des *Gen. Wickham* (1820-88), von Valentine, erhebt. — Park Ave. 1/2 M. weiter nach l. verfolgend, erblickt man das 1890 enthüllte ***Reiterstandbild des General Lee** (1807-70), von *Mercié*. Daneben ö. *Richmond College* und 10-15 Min. w. die *Exposition Buildings* (in den *State Fair Grounds*) und das *Soldiers' Home*.

Von hier zum Mittelpunkt der Stadt zurück (Tramway) durch Franklin Str., in der (No. 707) General *Lee* wohnte.

Erwähnung verdienen in Richmond noch die *Virginia Historical Society*, im *Westmoreland Club* (Pl. C2), Ecke von Grace und 6th Str.; *Chief Justice Marshall's House*, Ecke von 6th und Marshall Str. (Pl. C2); *Valentine's Atelier*, 809 E. Leigh Str.; die *Tobacco Exchange*, Shockoe Slip; und der *National Cemetery*, 2 M. n.ö. von der Stadt (6540 Gräber).

Schlachtfelder um Richmond. Während der drei letzten Jahre des Bürgerkrieges (1862-65) war die ganze Umgebung von Richmond ein großes Schlachtfeld. Reste der zur Deckung der Stadt angelegten befestigten Li-

nien sind noch mehrfach vorhanden. Der Fremde mietet am besten einen Wagen mit intelligentem Kutscher und läßt sich einen Tag auf den Schlachtfeldern umherfahren. Führer sind in den Hotels zu haben. — Der hauptsächlichste direkte Angriff auf Richmond fand am 15. Mai 1862 statt, wo die Unionsflotte die Vorbeifahrt an den Batterieen auf *Drewry's Bluff* am James River, 7 M. unterhalb der Stadt (Dampfboot s. S. 298), ohne Erfolg zu forcieren versuchte. Gleichzeitig rückte Gen. McClellan mit den Landtruppen auf der Halbinsel zwischen dem York und James River vor und schloß Richmond im O. und N. ein. Dies führte zu der hartnäckigen aber unentschiedenen Schlacht von *Seven Pines* oder *Fair Oaks* (31. Mai 1862), in der die Konföderierten unter Gen. Joseph E. Johnston den l. Flügel McClellan's, im S. des *Chickahominy* angriffen. Große Friedhöfe und ein Park bezeichnen heute den Ort, 8 M. ö., am West Point Railroad (s. unten). Die Gegend ist sumpfig und McClellan verlor mehr Leute durch Fieber als vor dem Feinde. Gen. Robert E. Lee übernahm nun das Kommando der konföderierten Truppen und machte in Verbindung mit Gen. Stonewall Jackson den Versuch, McClellan's rechten Flügel aufzurollen, der bei *Mechanicsville* am Chickahominy, $5^1/_2$ M. n. von Richmond stand, der Beginn der berühmten **Siebentägigen Schlacht** (26. Juni bis 2. Juli 1862). Auf Mechanicsville folgten die Schlachten von *Gaines Mill*, *Cold Harbor*, *Savage's Station*, *Frazier Farm* und *Malvern Hill*. Das Resultat dieser Reihe von Kämpfen, worin 40000 Mann fielen, war der Entsatz von Richmond, da die Unionstruppen bis Malvern Hill, 15 M. s.ö. zurückgehen mußten, wo sie den letzten Angriff zwar abwiesen, aber sich bald darauf nach *Harrison's Landing* am James River zurückzogen. Im J. 1863 fand kein direkter Angriff auf Richmond statt. Im Mai 1864 rückte Gen. Ulysses S. Grant durch die „Wilderness“ (S. 294) heran und griff Lee in seiner festen Stellung bei Cold Harbor an (3. Juni 1864), vermochte aber trotz eines Verlustes von 15000 Mann keinen Erfolg zu erzielen. Er führte darauf seine Armee auf die S.-Seite des James, und die letzten Stadien des Feldzugs beschränkten sich mehr auf eine Belagerung von *Petersburg* als von Richmond (vgl. S. 301). Gen. Butler eroberte *Fort Harrison*, gegenüber Drewry's Bluff, im Sept. 1864.

Von Richmond nach West Point und Yorktown, 65 M.; Eisenbahn bis (39 M.) *West Point* in $1^1/_4$-$1^1/_2$ St. und Dampfboot von da nach (26 M.) *Yorktown* in $1^3/_4$ St. (durchgehendes Billett \$ $1^1/_2$). Die Bahn führt ö. an verschiedenen Schlachtfeldern des Bürgerkrieges vorbei, jenseit (7 M.) *Fair Oaks* (s. oben) über den *Chickahominy*. — 39 M. *West Point* (Terminal Hotel, \$ $2^1/_2$) liegt an dem von hier ab schiffbaren *York River*. Man besteigt nun das Dampfboot, das den hübschen Fluß hinabfährt, an *Clay Bank* vorbei. — 65 M. **Yorktown** (*Cooper Ho.*, *Yorktown Ho.*, \$2), am r. Ufer des York River, 10 M. oberhalb seiner Mündung, ist denkwürdig durch die Kapitulation der englischen Armee unter Lord Cornwallis am 19. Okt. 1781, mit der der Unabhängigkeitskampf sein Ende erreichte. Reste britischer Schanzen sind noch sichtbar und ein Denkmal erinnert an die Übergabe. — Von Yorktown fährt der Dampfer die Cheasapeake Bay hinauf nach *Baltimore* (S. 218).

Von Richmond nach *Old Point Comfort* s. R. 64; nach *Charleston* s. R. 68; nach *Savannah* s. R. 70.

64. Von Richmond nach Norfolk und Old Point Comfort.

Vgl. Karte S. 186.

a. Dampfbootfahrt.

Dampfboot den James River hinab nach *Norfolk* und *Old Point Comfort* (116 M.) in 10 St. (Fahrpreis \$ $1^1/_2$). Hübscher und lohnender Ausflug. Die Dampfer der *Virginia Steamboat Co.* fahren Mo. Mi. Fr. 7 U. Vm. nach Newport News, Old Point Comfort und Norfolk. Die Boote der *Old Dominion Co.* (nach New York) fahren um 5 U. Vm. ab und halten bei Norfolk, aber nicht bei Old Point Comfort.

Richmond s. oben. Der *James River* hat einen vielgewundenen

Lauf (die direkte Entfernung von Richmond bis zur Mündung beträgt nur 74 M.); das Wasser ist infolge des fetten Tabakbodens, durch den es fließt, von schmutzigbrauner Farbe. Sein früherer Name war *Powhatan* (S. 294).

Gleich unterhalb Richmond, am linken Ufer, stand Powhatan's Wigwam, wo Pocahontas der Sage nach dem Capt. John Smith das Leben rettete. Mehrere alte Panzerschiffe (Monitors) liegen hier vor Anker. Weiterhin erblickt man auf beiden Ufern Erdwerke aus dem Bürgerkriege.

7 M. (r.) **Drewry's Bluff** (36m), mit Überresten von Verschanzungen (s. S. 297).

8½ M. (l.) *Chaffin's Bluff*, hinter dem *Fort Harrison* lag (S. 297).

14 M. Der *Dutch Gap Canal*, von Gen. Butler zur Umgehung der Batterieen von Howlett House erbaut, schneidet einen Umweg von 5½ M. ab.

15 M. (l.) *Varina*, einst Wohnsitz der Pocahontas und ihres Gatten John Rolfe.

22 M. (l.) *Malvern Hill* (S. 297), gegenüber von *Turkey Bend*. — Weiterhin (r.) die Niederungen der *Bermuda Hundred*, wo Gen. Butler von Grant eingeschlossen wurde.

30 M. (l.) *Shirley*, eine Plantage der Familie *Carter* (hier Tscharter ausgesprochen), einer der „F. F. V." (first families of Virginia).

32 M. (l.) **City Point,** an der Mündung des *Appomattox River* (S. 301), mit dem Hause des Dr. Epps, Grants Hauptquartier 1864-65, ist 12 M. von *Petersburg* entfernt (Eisenbahn, S. 301).

38 M. (l.) *Berkeley*, mit *Harrison's Landing* (S. 297), war Geburtsort des ersten *Präsidenten Harrison* (1773-1841).

39½ M. (l.) *Westover*, eine der schönsten Besitzungen am James, früher Eigentum der Byrds und Seldens.

46¼ M. (r.) *Fort Powhatan*, ein Überbleibsel aus dem Kriege von 1812.

56 M. (r.) Mündung des *Chickahominy River* (S. 297) in den James, gegenüber von *Claremont*, einem aufblühenden Ort neuester Gründung.

68 M. (l.) *Jamestown*, die älteste englische Ansiedelung in Amerika, 1607 von Capt. John Smith und Christopher Newport gegründet. Die einzigen Überreste der ehemal. Stadt sind der Turm einer verfallenen Kirche (in der Pocahontas getraut wurde) und ein paar Grabsteine. Der Fluß verzweigt sich hier in ein weites Mündungsdelta. Flotten von Austernbooten tauchen auf.

80½ M. *Deep Water Light;* 89 M. *Point of Shoals Light* (zwei Leuchttürme).

101 M. (l.) **Newport News** (*Hotel Warwick*, $4), betriebsamer Ort von 4449 Einw., mit großen Kornelevatoren, Kohlenspeichern, Schiffbauwerften (185m langes Trockendock) und Eisenwerken. — Das Boot tritt nun in die **Hampton Roads,** einen der besten Häfen der atlantischen Küste. In diesen Gewässern brachte das konföderierte

Panzerschiff *Virginia* (der frühere *Merrimac*) der hölzernen Unionsflotte schwere Verluste bei, bis es von dem berühmten Turmschiff *Monitor* kampfunfähig gemacht wurde.

110 M. *Old Point Comfort* und *Fortress Monroe* s. S. 300. N. (l.) öffnet sich *Chesapeake Bay* (S. 222). Das Dampfboot fährt den *Elizabeth River* hinauf nach

116 M. (r.) **Norfolk** (*St. James Hotel*, \$3, Z. von \$1; *Atlantic*, \$2½-4; *Purcell Ho.*, \$2-3), der zweiten Stadt Virginiens und einem der bedeutendsten Häfen der atlantischen Südküste, mit (1890) 34781 Einw. Haupt-Exportartikel sind Baumwolle, Kohlen, Austern und frühes Obst und Gemüse (Erdbeeren, „Goubers" oder Nußerbsen etc.). Die 1682 gegründete Stadt ist unregelmäßig gebaut, enthält aber eine Anzahl freundlicher Straßen mit hübschen Wohnhäusern. Interessant der Besuch einer der großen Baumwollenpressen, in denen die Baumwollenballen zur Verschickung durch hydraulische Kraft auf ein Viertel ihres Volumens zusammengepreßt werden.

Am andern Ufer des Elizabeth River (Fähre) liegt **Portsmouth** (*Ocean Ho.*, \$2½), Stadt von 13268 Einw., mit trefflichem Hafen. In *Gosport*, dem S.-Ende von Portsmouth, der umfangreiche *Navy Yard* (8-5 zugänglich), mit mächtigem Trockendock. N. ein großes Marinespital. — Der *Seaboard & Roanoke Railroad* führt von hier nach (79 M.) *Weldon* (S. 313), wo er an direkte Routen nach dem Süden Anschluß hat.

Zweigbahn von Norfolk nach (18 M.) *Virginia Beach* (Prinzess Anne Hotel, \$4-5), einem Seebad am atlant. Ocean, von Nadelholzwäldern umgeben. — Der *Dismal Swamp* (S. 300) ist von Norfolk leicht zu erreichen. — *Currituck Sound*, 30 M. südl. von Norfolk, wird von Jagdliebhabern besucht (Wildenten etc.). — Dampfer gehen von Norfolk nach *Old Point Comfort* (S. 300, ½ St.), *Richmond*, *New York*, *Baltimore*, *Washington* etc.

b. Chesapeake & Ohio Railroad.

Eisenbahn nach (85 M.) *Old Point Comfort* in 3 St. (Fahrpreis \$2.50). Dampffähre von Newport News nach (12 M.) *Norfolk* in ¾ St. (durchgehendes Billet \$2.50). — Norfolk ist von Richmond mit Bahn über *Petersburg* in 2½-3½ St. zu erreichen (s. S. 313).

Richmond s. S. 294. Die Bahn durchzieht in s.ö. Richtung die Halbinsel zwischen dem *York River* und *James River*, eine sumpfige Niederung mit Nadelholzwäldern. Sie führt am *Chickahominy Swamp* (S. 297) entlang und überschreitet den Chickahominy bei (18 M.) *Roxbury*. — 38 M. *Toano*. — 48 M. *Williamsburg* (Spencer Ho., \$2), früher Hauptstadt von Virginien, altes Städtchen mit 1831 Einw., einer Kirche von 1678 und andern Resten aus alter Zeit.

Das alte *College of William and Mary*, 1693 gegründet (Bauten meist modern), jetzt Normalschule, war nächst Harvard (S. 75) das älteste in Amerika und zählte zu seinen Zöglingen 17 Gouverneure, 7 Kabinetsminister und 3 Präsidenten der Verein. Staaten. — Die Bundestruppen schlugen hier die Konföderierten am 5. Mai 1862. — *Jamestown* (S. 298) liegt 7 M. s.w.

75 M. *Newport News* (S. 298).

82 M. **Hampton** (*Barnes Hotel*, \$2½), freundliches Städtchen mit 2513 Einw., ist Sitz eines *National Soldiers' Home* (2000 Invaliden) und des *Normal and Agricultural Institute* für Neger und

Indianer (6-700 Zöglinge; Besuch lohnend). Fahrstraße und elektr. Tramway nach (3 M.) *Old Point Comfort* (s. unten).

Nun über einen Arm der Hampton Roads nach

85 M. **Old Point Comfort** oder **Fort Monroe** (**Hygeia Hotel*, 1000 Betten, $4-8; **Chamberlain's Hotel*, 1000 Betten, $5, beide am Meer; *Sherwood Ho.*, $2½), aus den Hotels, der Festung und einer Gruppe von Cottages bestehend, auf einer schmalen Halbinsel n. von der Einfahrt in die *Hampton Roads* (S. 298) am atlantischen Ocean gelegen.

Point Comfort erhielt seinen Namen 1608 von Capt. John Smith und ist seit langer Zeit ein sehr beliebter Seeaufenthalt, der von Nordländern im Winter, von Südländern im Sommer frequentiert wird. Das Hygeia Hotel wurde auf sehr bescheidenem Fuße im J. 1821 gegründet und hat sich allmählich zu seinem jetzigen Umfang entwickelt; Chamberlains Hotel ist neueren Ursprungs. Die unmittelbare Nähe von Fort Monroe mit seiner großen Garnison trägt zur Unterhaltung der Gäste bei. Gute Seebäder, sowie türkische und andre Bäder sind vorhanden. Die Temperatur fällt im Winter fast nie unter $3{,}5^{0}$ R. und steigt im Sommer selten über 20^{0}.

***Fort Monroe**, 100 Schritt vom Hygeia Hotel, wurde 1819 zum Schutz der Mündung des James River und des Norfolk Navy Yard, sowie als Operationsbasis gegen eine feindliche Flotte erbaut, die die Einfahrt in die Chesapeake Bay beabsichtigen sollte. Die von einem breiten Graben umgebenen Wälle, c. 2 M. im Umfang, bieten eine reizende Promenade und umschließen ein Areal von 32ha, das einem schönen Park gleicht. Der Aufzug der Wache (8-9 Vm.) und die Parade (1 St. vor Sonnenuntergang) ziehen stets zahlreiche Zuschauer an. Das Fort ist Sitz der Artillerieschule der Ver.-Staaten-Armee und die Besatzung besteht aus einem Bataillon schwerer Artillerie. Jefferson Davis wurde hier nach dem Bürgerkriege 1½ Jahre gefangen gehalten und dann ohne Verhör entlassen. Im Meer die niedrige Insel der *Rip-Raps*, fast ganz vom *Fort Wool* eingenommen.

Dampfboote gehen von Old Point Comfort nach *Norfolk* (½ St.; 50 c.), *Baltimore*, *Richmond* (S. 294), *Washington* und *New York* (Old Dominion Line, in 24 St.).

65. Von Norfolk nach Roanoke.

Vgl. Karte S. 186.

258 M. Norfolk & Western Railroad in 9-9½ St. (Fahrpreis $7.70; Schlafwagen $2). — Diese Bahn durchschneidet die Umgegend von *Petersburg* (S. 301), den Schauplatz der letzten Kämpfe des Bürgerkrieges.

Norfolk s. S. 299. Bald nach der Abfahrt umzieht die Bahn den N.-Rand des *Great Dismal Swamp*, dem man von (23 M.) *Suffolk*, am *Nansemond River*, einen Besuch abstatten kann.

Der **Dismal Swamp**, 40 M. lang und 35 M. br., wird von kleinen Kanälen durchzogen und liefert eine große Quantität von Cypressen-, Wachholder- und anderm Holz. In Suffolk kann man ein Canoe mit Ruderern mieten, um bis zum (10 M.) *Lake Drummond* und zurück durch den *Jericho Run Canal* zu fahren (interessanter und lohnender Ausflug).

Weiter durch Fichtenwald. Jenseit (68 M.) *Disputanta* (35m) nähert man sich den Schlachtfeldern von 1864-65.

81 M. **Petersburg** (*Gary, Southern, St. James*, \$2-3), Fabrikstadt von 22860 Einw. am *Appomáttox*, war der Mittelpunkt der militärischen Operationen, die das Ende des Bürgerkrieges herbeiführten. Sehenswert die epheubewachsenen Ruinen der alten *Blandford Church.* Eine große steinerne Schüssel am N.-Ende der Eisenbahnbrücke über den Appomattox wird das „Waschbecken der Pocahontas" genannt.

Schlachtfelder. Als Grant im Juni 1864 auf die S.-Seite des James River ging (vgl. S. 297), machte er *City Point* zu seiner Operationsbasis und schob seine Linien nach W. vor, um Lee mit der konföderierten Armee in Petersburg einzuschließen. Während der sog. *Belagerung von Petersburg* (16. Juni 1864-2. April 1865) fanden 13 Schlachten von festen Stellungen aus statt. Die Verschanzungen Lee's und Grant's sind zum großen Teil noch vorhanden; Grant's Linien erstreckten sich vom Appomattox bis *Fort Fisher* und von da ö. bis zu dem 23 M. entfernten *Fort Bross.* Einer der hartnäckigsten Kämpfe war der beim *Old Crater*, ö. von Petersburg, auf *Griffith's Farm*, wo ein kl. Museum von Kriegserinnerungen angelegt worden ist. Wagen (die Stunde \$1-1½) und Reitpferde zur Besichtigung der Schanzen und Schlachtfelder sind in den Hotels von Petersburg zu haben, ebenso Führer.

Von Petersburg nach (23 M.) *Richmond* s. S. 313.

Jenseit Petersburg r. das große *Virginia Normal & Collegiate Institute*, für Farbige. Die Landschaft ist einförmig. 129 M. *Crewe* (129m). 133 M. *Burkeville*, Kreuzungspunkt des Richmond & Danville R. R. (S. 314). Hinter (141 M.) *Rice's* auf hoher eiserner Brücke über das *Appomattox-Thal.* Bei (149 M.) *Farmville*, mit Lithionquellen, beginnt Obst-, Tabak- und Getreidebau. — Bei (181 M.) *Appomattox*, im *Appomattox Court House*, endete der Bürgerkrieg am 9. April 1865 mit der Kapitulation des Gen. Lee und seiner Truppen an Grant. Weiter über den (198 M.) *James River* nach (204 M.) **Lynchburg** (160m; *Norvell-Arlington, Lynch*, \$2; *Bahnrestaur.*), gewerbreiche Stadt von 19709 Einw., am S.-Ufer des James malerisch gelegen, Knotenpunkt des Richmond & Danville Railroad (S. 302). Lynchburg soll zu Ehren des Richters Lynch benannt sein, der zu Ende des vorigen Jahrh. das Lynchgesetz einführte.

Die Bahn führt durch einen Tunnel und beginnt gegen die **Blue Ridge Mts.** anzusteigen. R. die schöngeformten *Peaks of Otter* (1180-1220m). — 229 M. *Bedford City* oder *Liberty* (290m; Beechenbrook, \$2), betriebsames Städtchen mit 2897 Einw. und der *Randolph-Macon Academy* (r.). — 246 M. *Blue Ridge* (378m; Hotel, \$3), mit Mineralquellen, ist der höchste Punkt der Bahn, die sich nun auf der andern Seite des Kammes wieder hinabsenkt.

258 M. **Roanoke** (277m; **Hotel Roanoke*, \$3; *Ponce de Leon*, \$2½; *Rockledge*), in den Blue Hills am *Roanoke* schön gelegen, ist seit 1860 aus dem unbedeutenden Dörfchen *Big Hamlet* (500 Einw.) zu einer gewerbreichen Stadt von 16159 Einw. emporgewachsen, mit bedeutenden Maschinen-, Eisenwaren-, Brücken-, Wagen- und andern Fabriken. Die Bahn mündet hier in den *Shenandoah Valley Railroad* (S. 307).

66. Von Washington nach New Orleans.

Vgl. Karte S. 186.

a. Richmond & Danville Railroad.

1143 M. Eisenbahn („Piedmont Air Line") in 33½ St. (Fahrpreis $ 27.50; Schlafwagen $ 7). Durchgehender Expreßzug von New York nach New Orleans in 40 St. (Fahrpreis $ 34; Schlafwagen $ 9).

Von Washington bis (108 M.) *Charlottesville* s. S. 272. Weiter in s.w. Richtung; r. in einiger Entfernung der *Blue Ridge*. — 167 M. **Lynchburg** *(Bahnrestaur.)* ist Knotenpunkt des Norfolk & Western Railroad (S. 301). Weiter über einige Bäche und an mehreren kleinen Stationen vorbei. — 233 M. **Danville** (128m; *Normandie*, $ 2½; *Bahnrestaur.*), betriebsame Stadt von 10305 Einw., inmitten eines reichen Tabakdistrikts, ist Knotenpunkt der Bahn von Richmond (S. 314), nach der das vielverzweigte Netz des Richmond & Danville R. R. benannt ist.

Kurz hinter Danville beginnt *Nord-Carolina* („Old North State"). — 286 M. **Greensborough** (256m; *Benbow*, $ 2½), aufblühender Ort von 3317 Einw., mit Tabaks-, Kohlen- und Eisenhandel.

Von Greensborough nach Raleigh und Goldsborough, 130 M., Eisenbahn in 6½-12 St. Diese Bahn führt durch eine baumwollen- und tabakreiche Gegend. — 17 M. *Elon College;* 22 M. *Burlington*, mit Baumwollspinnereien. — Von (47 M.) *University* führt eine Zweigbahn nach (10 M.) *Chapel Hill*, dem Sitz der *Universität von Nord-Carolina* (1795 gegründet; 300 Studenten). — 55 M. **Durham** (*Claiborne*, $ 2½), mit 5485 Einw. und großen Tabaksfabriken. *Duke's Factory* produziert jährlich 250 Millionen Cigaretten. — 81 M. **Raleigh** (97m; *Yarborough Ho.*, $ 2½-3), die Hauptstadt von Nord-Carolina, mit 12678 Einw., liegt auf einem Plateau fast in der Mitte des Staates. Hervorragende Gebäude sind das *State House*, auf Union Square, im Mittelpunkt der Stadt; *St. Mary's College*, mit hübschen Anlagen; *Shaw University* (für Farbige), das *Staats-Irrenhaus*, das *Geologische Museum* und das *Postamt.* Lohnend ein Besuch der drei *Friedhöfe (Old, Confederate* und *Federal Cemeteries)*, mit hübschen Aussichten. — 130 M. *Goldsborough* (30m; St. James, $ 2), Städtchen von 4017 Einw., Knotenpunkt einer Bahn nach *New Berne* (Albert, $ 2-2½), an der Mündung des *Neuse River*, und (95 M.) *Morehead*, an der atlantischen Küste. — Eine Bahn führt auch von Greensborough über *Fayetteville* nach (179 M.) *Wilmington* (S. 313).

Gleich jenseit Greensborough liegt r. das Schlachtfeld von *Guilford Court House*, wo am 15. März 1780 die Amerikaner unter Greene von den Briten unter Cornwallis geschlagen wurden. — Weiter viel durch Baumwollenfelder; vor Salisbury über den *Yadkin*. — In (335 M.) **Salisbury** (230m; *Mt. Vernon*, $ 2), mit 4418 Einw., befand sich während des Bürgerkrieges eines der verrufensten Gefängnisse der Südstaaten; auf dem *National-Friedhof* ruhen über 12000 Unions-Soldaten, die hier in der Gefangenschaft starben.

Von Salisbury nach *Asheville* und *Knoxville* s. S. 311.

379 M. **Charlotte** (221m; *Buford*, *Central*, $ 2-3½), aufblühende Stadt von 11557 Einw., Knotenpunkt von Bahnen nach *Wilmington* (S. 313), nach *Columbia* und *Charleston* (S. 314) etc. In der Nähe sind Goldgruben. — Jenseit (407 M.) *All Healing Springs* tritt die Bahn in den Staat *Süd-Carolina* („Palmetto State"). Bei (413 M.) *King's Mountain* (286m) schlugen die Amerikaner die Engländer

am 7. Okt. 1780; wichtiger noch war der Sieg bei (445 M.) *Cowpens* am 17. Jan. 1781.

455 M. **Spartanburg** (240m; *Merchants' Hotel*, \$2-2½), Knotenpunkt von Bahnen nach *Columbia* (S. 314) und *Asheville* (S. 311), ist ein rühriger Ort von 5544 Einw., mit Bergwerken und Mineralquellen. — Von (487 M.) **Greenville** (29ym; *Exchange Hotel*, \$2-2½), Stadt von 8607 Einw., am *Reedy River*, führt gleichfalls eine Bahn nach *Columbia* (S. 314). — Jenseit (528 M.) *Seneca* (291m) überschreitet die Bahn den *Savannah* und tritt in den Staat *Georgia* („Empire State of the South"). Bei (554 M.) *Toccoa* (c. 2 M. südl.) die schönen 56m h. *Toccoa-Fälle.* — 568 M. *Mount Airy* (484m; Mt. Airy Hotel, \$2½). Schöne Aussicht auf *Yonah Mt.* (922m) und den Blue Ridge. — Dann bergab. Von (570 M.) *Cornelia* führt eine Zweigbahn nach (8 M.) *Clarksville* und (20 M.) *Tallulah Falls.*

Clarksville (450m; *Eureka*, *Mountain View*, \$2) ist ein guter Standort für Ausflüge in den in Georgia gelegenen Teil der schönen *Blue Ridge Mts.* — Die ***Tallulah-Fälle** (*Cliff House*, \$2-3; *Robinson*, \$2) stürzen 120m h. in die tiefe Schlucht des *Tallulah* oder *Terrora* hinab, die hier den Blue Ridge durchbricht. — Einen Besuch verdient auch das *Nacoochee-Thal*, 8-10 M. n.w. von Clarksville, und die *Eastatoia-Fälle*, 15 M. n. von Tallulah Falls.

Von (583 M.) *Lula* führt eine Zweigbahn nach (39 M.) *Athens*, dem Sitz der Universität von Georgia (1200 Studenten). — 595 M. *Gainesville* (375m; Arlington, Piedmont, \$2½), Städtchen von 3202 Einw., 20 M. südl. von den jetzt aufgegebenen Goldbergwerken von *Dahlonega.* — 618 M. *Suwannee* (313m). L. in der Ferne erscheint der Granitkegel des *Stone Mt.* (513m).

650 M. **Atlanta** (305m; *Kimball Ho.*, \$3-5; *Weinmeister*, \$3; *Markham*, \$2-3; *Bahnrestaur.*), die Hauptstadt von Georgia, mit 65533 Einw., ist eine blühende Handels- und Fabrikstadt und ein wichtiges Eisenbahncentrum.

Das hervorragendste Ereignis in der Geschichte Atlantas, das 1840 gegründet wurde, ist seine Belagerung und Einnahme durch Gen. Sherman 2. Sept. 1864. Sherman hielt die Stadt zwei Monate besetzt und trat dann von hier seinen berühmten Marsch nach dem Meere an (s. S. 318). Die Stadt ist seitdem in schönerer Gestalt neu aufgebaut worden. Atlanta besitzt große Baumwollspinnereien, Tramwagen-Fabriken, Kornmühlen, Eisengießereien und Walzwerke (Wert der Erzeugnisse 1890 \$ 12000000); Haupt-Handelsartikel sind Tabak und Baumwolle.

Die Stadt ist kreisförmig angelegt, mit einem Radius von 3½ M. und dem großen *Union Depot* als Mittelpunkt. Unweit südl. vom letztern das neue **Staats-Capitol*, mit einer Bibliothek von 50000 Bden. und einer sehenswerten geologischen Sammlung. NW. das neue *Court House;* weiter n. auf der andern Seite der Bahn das *Custom House.* Hervorragende Gebäude sind ferner die *City Hall*, die *Chamber of Commerce*, das *Opera House* und das *Equitable Building.* Unter den Erziehungsanstalten sind die *Georgia School of Technology* (eine Filiale der Universität zu Athens, s. oben), die *Atlanta University* (für Farbige) und *Clark University* hervorzuheben. — Südl. von der Stadt große Kasernen *(McPherson Barracks).*

Atlanta ist Abzweigungspunkt der Memphis und Florida-Züge des Richmond & Danville R. R., sowie Knotenpunkt von Bahnen nach *Chattanooga* (S. 309), *Augusta* (S. 317), *Charleston* (S. 306) etc.

Der Zug nach Mobile geht nun auf das Geleise des *Atlanta & West Point Railroad* über. — 689 M. *Newnan* (292m), Knotenpunkt einer Bahn nach Macon (S. 309); 721 M. *La Grange* (225m). Bei (737 M.) *West Point* (178m) kreuzt die Bahn den *Chattahoochee*, tritt in den Staat *Alabama* (den „Baumwollplantagen-Staat") und vereinigt sich mit dem *Western Railway of Alabama.* — Von (759 M.) *Opelika* führen Zweigbahnen nach (29 M.) *Columbus* (S. 235) und nach *Birmingham* (S. 310). Weiter am l. Ufer des *Alabama.*

825 M. **Montgomery** (48m; *Windsor*, *Exchange*, $ $2^1/_2$-3; *Houston; Bahnrestaur.*), die Hauptstadt von Alabama, mit (1890) 21883 Einw., liegt auf dem hohen l. Ufer des Alabama, der hier schiffbar wird, und treibt bedeutenden Baumwollenhandel (jährlich 150000 Ballen). Im *State House* wurde im Febr. 1861 die Regierung der konföderierten Südstaaten organisiert (von der Kuppel weite Aussicht).

Weiter auf dem *Louisville & Nashville Railroad*, an zahlreichen Plantagen vorbei. 885 M. *Georgiana;* 906 M. *Evergreen;* 944 M. *Flomaton*, Knotenpunkt einer Bahn nach *Pensacola* (S. 332). Dann über den *Mobile River* und an seiner Mündungsbucht entlang nach

1004 M. **Mobile.** — Hotels. Battle House, $ $2^1/_2$-4; Windsor, $ 2-$2^1/_2$. — Tramways in den Hauptstraßen (5 c.). — Dampfboote nach verschiedenen Punkten am Alabama und Tombigbee-Flusse; nach New York, Liverpool, Tampa, Havana, Vera Cruz etc. — Post Office, Ecke von Royal und St. Francis Str. — Deutscher Consul, Hr. *E. Holzborn.*

Mobile, die größte Stadt und der einzige Seehafen von Alabama, mit (1890) 31076 Einw., liegt am W.-Ufer des Mobile River, gleich oberhalb seiner Mündung in *Mobile Bay*, auf einer von niedern Hügeln umsäumten Ebene. Die Stadt ist gut gebaut, mit breiten, von Magnolien und Eichen beschatteten Straßen und jasmin- und orangenduftenden Gärten. Der Hafen ist mittels eines durch Mobile Bay gelegten Tiefwasserkanals zugänglich, der Schiffen bis 7m Tiefgang die Einfahrt gestattet. Die Mündung der Bucht, 30 M. unterhalb der Stadt, ist durch zwei Forts geschützt.

Mobile wurde 1710 von dem Sieur de Bienville gegründet, der die erste franz. Kolonie von Biloxi (S. 305) nach Mobile Bay verlegte. Bis 1723 war es Hauptstadt von Louisiana, kam 1763 an England, 1780 an Spanien und gehört seit 1813 zu den Verein. Staaten. Im J. 1864 wurde der Hafen von Admiral Farragut angegriffen und geschlossen. Die Stadt selbst ergab sich den Bundestruppen erst am 12. April 1865.

Haupthandelsartikel sind Baumwolle (jährlich 250000 Ballen), Holz, Kohlen und Schiffsvorräte. Zu den industriellen Erzeugnissen gehören Schindeln, Faßdauben, Lederwaren, Ziegel und Bier.

Das hervorragendste Gebäude der Stadt ist das *Zoll- und Postamt*, an der Ecke von Royal und St. Francis Str. (Baukosten $250000). Beachtung verdienen ferner die *Cotton Exchange*, das *Court House*, die *Barton Academy* (großer Kuppelbau), das *U. S. Marine Hospital*, das *City Hospital*, das *Medical College*, der *Southern Market & Armoury*

und die *Kathedrale der unbefleckten Empfängnis.* Die schönsten Privatwohnungen sind in *Government Street.* Reizende Spazierfahrt auf dem 8 M. weit am Strande sich entlangziehenden **Shell Road.*

6 M. w. (Dampftramway) liegt *Spring Hill*, mit großem röm.-kath. Kolleg (100 Studenten). — Am Shell Road (Tramway) der besuchte Vergnügungsort *Frascati* und am S.-Ende *Frederic's Restaurant.* — Weitere Ausflugsorte von Mobile sind *Point Clear* (Grand Hotel, \$ 2½), am O.-Ufer von Mobile Bay, und *Citronelle* (Hygeia Hotel, \$ 1½), 30 M. nördlich.

Von Mobile ab führt die Bahn unweit des *Golfs von Mexiko*, der l. hier und da sichtbar ist, durch eine charakteristisch südliche Landschaft, mit Savannen (Prairieen), Rohrdickichten und Kiefernwäldern, mehrfach über „Bayous". Jenseit (1030 M.) *Grand Bay* tritt sie in den Staat *Mississippi* (den „Bayou-Staat"). Bei (1035 M.) *Scranton* auf niederer Trestle-Brücke über die *Pascagoula Bay;* dann nochmals über eine Trestle bei (1065 M.) *Biloxi*, wo Bienville 1690 ein Fort erbaute, bevor er seine Kolonie nach Mobile (S. 304) verlegte. Von (1087 M.) *Pass Christian* (Mexican Gulf Hotel, \$ 3-4), an der Küste freundlich gelegen, führt eine lange Trestle nach (1093 M.) *Bay St. Louis* (1974 Einw.). Jenseit (1105 M.) *Claiborne* überschreitet die Bahn den *Pearl River* und tritt in den Staat *Louisiana* (den „Pelikan-Staat"). Weiter über den Ausfluß des *Lake Pontchartrain* (S. 336), dann über die Halbinsel zwischen diesem und *Lake Borgne. Lake Catherine*, r., ist ein Arm des erstern. — 1143 M. *Pontchartrain Junction.*

1145 M. *New Orleans* s. S. 333.

b. Durch das Shenandoah-Thal.

1163 M. Baltimore & Ohio Railroad bis (63 M.) *Shenandoah Junction;* Norfolk & Western R. R. bis (430 M.) *Bristol;* East Tennessee, Virginia & Georgia R. R. bis (670 M.) *Chattanooga;* Alabama Great Southern R. R. bis (960 M.) *Meridian*, und New Orleans & North Eastern R. R. bis (1163 M.) *New Orleans* (durchgehendes Billet \$ 27.50, Schlafwagen \$ 7). Durchgehendes Billet von New York (über Harrisburg und Hagerstown) \$ 34, Schlafwagen \$ 9. — Diese Bahn führt durch das schöne **Shenandoah-Thal* und bietet Gelegenheit zum Besuch zweier der größten Naturmerkwürdigkeiten Amerikas, der *Luray-Höhle* und der *Naturbrücke von Virginien.*

Von Washington bis (63 M.) *Shenandoah Junction* s. S. 237 (von N. gelangt man hierher über *Harrisburg* und *Hagerstown*, S. 208). Die Bahn wendet sich nach S. (l.) und führt in dem lieblichen **Shenandoah-Thal* aufwärts, das neben seinen landschaftlichen Reizen auch an Erinnerungen an den Bürgerkrieg reich ist.

Das sog. ***Thal von Virginien**, das sich zwischen dem Blue Ridge und dem Allegheny-Gebirge c. 300 M. weit ausdehnt, bedeckt ein Gebiet von 7500 Sq.-M. und umfaßt ganz oder zum Teil die Flußgebiete des Shenandoah, James, Roanoke und New River. Es war im Bürgerkriege der Schauplatz zahlreicher Kämpfe, namentlich der erfolgreichen Operationen Stonewall Jacksons gegen Pope, Banks, Fremont und Shields (1862) und der brillanten Kavalerie-Operationen Sheridan's (1864).

Zwischen Hagerstown (S. 208) und (23 M.) *Shenandoah Junction* durchschneidet der Norfolk & Western R. R. das Schlachtfeld von *Antietam*, wo McClellan dem Gen. Lee 1862 eine Niederlage beibrachte (Lee's Hauptquartier ist von der Bahn sichtbar).

Der Shenandoah fließt zuerst in einiger Entfernung l. von der Bahn, am Fuß der *Blue Ridge Mts.* 68 M. *Charlestown* (Knotenpunkt für *Winchester* und *Staunton*, S. 272) war der Schauplatz der Hinrichtung John Brown's (S. 236). Die Bahn überschreitet den Shenandoah bei (99 M.) *Riverton* (152m), an der Vereinigung des nördl. und südl. Flußarmes. Weiter am südl. Arm entlang. Das Shenandoah-Thal gabelt sich hier durch *Massanutton Mt.*, einen Ausläufer der Alleghenies, der nun r. hervortritt. 102 M. *Front Royal.*

128 M. **Luray** (250m; *Mansion Inn*, $3-4; *Lawrance*, $2), Städtchen von 1386 Einw., in schöner Lage am *Hawksbill*, wird wegen der *Luray Cavern* viel besucht.

Vom Bahnhof aus (Platz im Wagen hin und zurück 35 c.) steigt man die Hauptstraße des Dorfes hinan, bis man nach 15-20 Min. r. den kegelförmigen Hügel erblickt, in dem sich die Höhle befindet (Eintr. $1, nach 6 U. Nm. $1½; elektr. Beleuchtung nach 6 U. Nm. extra; Beschreibung der Höhle 25 c.). Die **Luray-Höhle** ist ohne Zweifel die mit Tropfsteinen (Stalaktiten und Stalagmiten) am reichsten und verschwenderischsten ausgeschmückte Grotte der Welt und übertrifft selbst die berühmten Adelsberger Höhlen. Bezeichnende Namen sind den bedeutenderen Tropfsteingebilden beigelegt worden, die oft ebenso schön von Farbe wie von Gestalt sind. Einige der unterirdischen Räume sind sehr weit und hoch. Kleine Seen, Flüsse und Quellen sind vorhanden. Die Höhle ist elektrisch beleuchtet, hat eine angenehme Temperatur von 10-11° R. und ist mit trocknen und bequemen Wegen versehen. Die Besichtigung erfordert 3-4 St.

Zu empfehlen ist auch die Besteigung des **Stony Man** (1228m), eines der höchsten Gipfel des Blue Ridge, 5 M. ö. von Luray, mit prächtiger Aussicht (ein Tag; man kann fast bis zum Gipfel reiten).

Jenseit Luray nimmt das Thal fortwährend an Schönheit zu. 146 M. *Shenandoah*, mit Eisenhütten und Bahnwerkstätten. — 169 M. *Grottoes* oder *Shendun* (341m; Wright's Hotel) ist Station für einen Besuch der *Grottoes of the Shenandoah (Weyer* und *Fountain-Höhlen)*, ½ M. vom Bahnhof (Tramway 5 c.).

Die **Weyer Cave* (Eintr. $1) ist elektrisch beleuchtet und bequem zugänglich (Zeitdauer 3-4 St.). Ihre Tropfsteine stehen denen der Luray-Höhle kaum nach. Auch die *Fountain Cave* verdient einen Besuch.

183 M. *Basic City* (Brandon Hotel, $3-4), eine industrielle Ansiedelung aus jüngster Zeit, ist Kreuzungspunkt des Chesapeake & Ohio Railway (S. 272). — 199 M. *Greenville.* — Bei (207 M.) *Vesuvius* die *Crabtree-Fälle.* — 225 M. *Buena Vista* (Buena Vista Hotel) ist gleichfalls eine der kleinen Städte, die seit kurzem zur Ausbeutung des Mineralreichtums dieser Gegend entstanden sind. Die Bahn überschreitet den *South River.* — 235 M. *Glasgow* (Hotel), mit Eisenhütten etc.

238 M. *Natural Bridge Station* (230m), am *James River*, 2½ M. von der *Naturbrücke* (Hotelwagen stehen bereit). Auch der Chesapeake & Ohio Railway hat hier eine Haltstelle.

Die ***Naturbrücke von Virginien** (460m ü. M.) ist ein gewaltiger monolithischer Kalksteinbogen (65m h. und 30m breit), der die Schlucht des *Cedar Brook* überspannt. Sie ist anscheinend ein Überrest einer großen horizontalen Kalksteinschicht, die die Schlucht vollständig bedeckte, so daß der Bach ursprünglich einen unterirdischen Lauf hatte. Der Rest der Felsdecke ist eingestürzt und nach und nach verwittert und weggespült. Die Brücke liegt malerisch in einem schönen Bergrund; dabei eine An-

zahl Hotels (*Appledore*, *Pavilion*, *Forest Inn*, $ 3-4). Der jüngst hier angelegte *Park* umfaßt die fünf Hügel *Lebanon*, *Mars Hill*, *Mt. Jefferson*, *Lincoln Heights* und *Cave Mt.*

Der Pfad zum Fuß der Brücke (Eintr. 50 c.) führt an einem rauschenden Bach hinab, über dem große Lebensbäume hängen. Die *Aussicht auf den Bogen von unten ist großartig. Unter den Namen an der glatten Seite des Bogens befindet sich der von George Washington (W.-Seite, c. 7,5m hoch), der höchste von allen, bis 1818 ein waghalsiger Student Namens Piper bis zum Scheitel des Bogens hinankletterte. Man geht unter dem Bogen hindurch und folgt dem Pfade thalaufwärts bis zu den (1 M.) kleinen aber hübschen *Lace Falls*, an *Saltpetre Cave*, *Hemlock Island* und dem *Lost River* vorbei. Dann kehrt man zum Eingang zurück und folgt der Straße über die Brücke, um die *Aussicht von oben zu genießen (*Pulpit Rock*, *Cedar Cliff* etc.). Ein lohnender Pfad führt von der Brücke am Rande des *Rock Rimmond* entlang, auf der Höhe des r. (W.) Ufers der Cedar-Schlucht. — Der Straße weiter folgend erblickt man bald den Aussichtsturm auf (3/4 M.) *Mt. Jefferson*, mit herrlicher Aussicht auf den Blue Ridge (ö.), die Peaks of Otter (s.ö.; S. 301), Purgatory Mt. (s.), House Mt. (n.) und North Mt. (w.). — Schöner noch soll die Aussicht vom *Mt. Lincoln* sein. — 7 M. ö. die schönen *Balcony Falls*.

Die Bahn führt nun am James River (r.) entlang; am andern Ufer bis (254 M.) *Buchanan* der Chesapeake & Ohio Railway.

279 M. **Roanoke** (S. 301), Knotenpunkt des Norfolk & Western R. R. nach (54 M.) Lynchburg, (177 M.) Petersburg und (257 M.) Norfolk (R. 65). — 286 M. *Salem* (306m); 299 M. *Elliston* (380m); 303 M. *Shawsville* (448m), Station für (2 M.) *Allegheny Springs* und *Crockett's Arsenic Lithia Springs;* 307 M. *Montgomery*, für (1 M.) *Montgomery White Sulphur Springs;* 317 M. *Christiansburg* (611m), für (3 M.) *Yellow Sulphur Springs*. — 323 M. *Radford* (539m; Radford Inn), am New River, ist Knotenpunkt der Ohio Extension des Norfolk & Western R. R.

Von Radford nach Columbus, 405 M., Eisenbahn in 9 St. Diese Bahn führt am l. Ufer des *New River* hinab durch die *Alleghenies*. 19 M. *Pembroke* (493m). Bei (39 M.) *Glen Lyn* verläßt sie den New River, steigt bis (62 M.) *Bluefield* und durchschneidet das große *Pocahontas Coal Field*. Jenseit (74 M.) *Cooper* durch einen Tunnel, dessen Wände aus Kohle bestehen. Dann hinab zum *Elkhorn* und *Tug River*, bei (156 M.) *Hatfield* in einem langen Tunnel unter einer Ecke von Kentucky hindurch. Von (180 M.) *Naugatuck* am *Twelve Pole River* entlang nach (267 M.) *Kenova*, am Zusammenfluß des *Ohio* und *Big Sandy River*. Die Bahn überschreitet den Ohio und tritt in den gleichn. Staat. 279 M. *Ironton*. Bei (306 M.) *Portsmouth* verläßt sie den Ohio und führt **im Scioto-Thal** hinan, mit vielen Überresten der prähistor. Hügelerbauer, namentlich bei (330 M.) *Piketon* und (356 M.) *Chillicothe* (S. 274). — 376 M. *Circleville*. — 406 M. *Columbus* s. S. 235.

332 M. *Pulaski* (585m; Maple Shade Inn, $ 3), Städtchen (2118 Einw.) mit Eisen- und Zinkwerken, ist durch eine Zweigbahn mit den reichen Roteisenerzlagern des *Cripple Creek District* verbunden. — 351 M. *Max Meadows* (618m; Hotel); 359 M. *Wytheville* (683m; Hotels, $ 2), als Sommerfrische besucht. S. (l.) erheben sich die *Lick Mts.*, die hier das Thal in zwei Arme spalten. — 372 M. *Rural Retreat* (784m), höchster Punkt der Bahn; 381 M. *Marion* (650m), mit der Staats-Irrenanstalt.

430 M. **Bristol** (515m; *Hamilton*, *Wood's*, $ 2-3), aufblühende Stadt (6226 Einw.) mit Fabriken und Tabakshandel, liegt auf der Grenzlinie zwischen Virginien und Tennessee. Der Zug geht

hier auf die Geleise des *East Tennessee, Virginia & Georgia R. R.* über. Die Gegend bleibt malerisch; schöne Gebirgsaussichten. — 441 M. *Johnson City* (500m).

Eine Schmalspurbahn, der „*Cranberry Stem-winder*", führt von hier den 450m tiefen *Doe River Cañon* und den *Roan Mt.* hinan nach (26 M.) *Roan Mt. Station* und (34 M.) *Cranberry*. Von Roan Mt. Station gehen Omnibus ($ 2) zum (12 M.) *Cloudland Hotel* ($ 3) auf dem **Roan Mt.** (1925m), der höchsten menschlichen Wohnung im O. des Felsengebirges. Die *Aussicht ist sehr umfangreich und wird von manchen für die schönste im westl. Nordkarolina gehalten (S. 311). Die Haupt-Blütezeit der Rhododendrons und Azaleen fällt zwischen den 20. Juni und 10. Juli. Ausflüge von hier auf Gebirgsstraßen nach *Hot Springs* und *Asheville* (S. 311).

Jenseit (487 M.) *Greeneville* auf einem Hügel l. das Grabdenkmal des Präsidenten *Andrew Jackson* (1767-1845), der in der Nähe sein Landgut hatte. — 519 M. *Morristown* (390m).

Eine kurze Zweigbahn führt von hier nach *Bean's Station*, 1½ M. von *Tate Springs* (Hotel, $ 2½-3½) in den *Clinch Mts.* (1280m). — Eine andre Bahn führt von Morristown am *French Broad River* entlang nach (50 M.) *Hot Springs* und (88 M.) *Asheville* (S. 311).

Jenseit Morristown öffnen sich mehrfach Blicke auf den *Holston River*, den man vor Knoxville überschreitet.

560 M. **Knoxville** (274m; *Vendome*, $ 2½-4; *Knox*, $ 2-4; *Palace*, $ 2-3), die wichtigste Stadt in O.-Tennessee, mit 22 535 E., liegt reizend in den Vorhügeln der *Clinch Mts.* am *Tennessee River*, der 4 M. oberhalb durch die Vereinigung des *Holston* und *French Broad River* entsteht. Knoxville ist von Steinbrüchen umgeben, in denen jährlich 250-300 000 Tons des schönen Tennessee-Marmors gebrochen werden, treibt lebhaften Handel in Landesprodukten und besitzt zahlreiche Fabriken. Unter den öffentlichen Gebäuden sind zu erwähnen die *Universität von Tennessee*, das *Agricultural College*, das *Custom House*, das *Court House* und die *City Hall*.

Knoxville wurde dreimal belagert, aber nie eingenommen. *Fort Saunders*, an der Stadtgrenze, wurde von den Konföderierten im Nov. 1863 erfolglos angegriffen. Einen Besuch verdienen bei ausreichender Zeit der *National Cemetery*, *Gray Cemetery*, *Island Home Park* und *Luttrell Park*.

Bergsteiger können mit Bahn nach (16 M.) *Maryville* (Jackson Ho., $ 2) und von da zu Wagen (25 M.) zum Fuß des **Thunderhead Peak** (1682m) gelangen, eines der Hauptgipfel der *Great Smoky Mts.* (Besteigung hin und zurück in 7-8 St., mit Führer; *Aussicht).

Der Knoxville, Cumberland Gap & Louisville Railroad führt von hier zum (69 M.) ***Cumberland Gap** (507m), dem Hauptpaß durch die *Cumberland Mts.*, zwischen Virginien und Kentucky, und nach (72 M.) **Middlesborough** (*The Middlesborough*, $ 2½-4), einer neu enstandenen Stadt (3271 Einw.) mit Eisenwerken, die voraussichtlich eine bedeutende Zukunft haben wird. Vor dem Paß führt die Bahn durch einen 1143m l. Tunnel, der in Tennessee beginnt, unter einem Zipfel von Virginien durchführt und in Kentucky endet. — Von Knoxville führen auch Bahnen über *Caryville* und über *Stapleton* nach *Louisville* (S. 283) etc.

Die hier den Horizont im S. begrenzenden Gipfel der Alleghenies heißen die **Great Smoky Mts.** (1500-1800m). Bei (590 M.) *Loudon* (248m) kreuzt die Bahn den Tennessee und verläßt ihn dann. — 616 M. *Athens* (283m), mit Grant University (l.).

Bei (643 M.) *Cleveland* (268m; Ocoee Ho., $ 2), einem betriebsamen Städtchen von 2863 Einw., teilt sich die Bahn: l. über Rome

nach Mobile oder Atlanta, r. über Chattanooga nach Birmingham und New Orleans (s. unten).

Von Cleveland nach Mobile, 452 M., Eisenbahn in 29 St. — Die Bahn betritt *Georgia* bei (15 M.) *Cohuttah* (s. unten). — 25 M. *Dalton.* — 68 M. **Rome** (*Armstrong Hotel*, $ 2 1/2-4), mit 6957 Einw. und bedeutenden Fabriken, ist Knotenpunkt für *Atlanta*, *Macon* und *Brunswick* (S. 310). — Bei (90 M.) *Prior* beginnt *Alabama.* — 131 M. **Anniston** (274m; *Anniston Inn*, $ 2 1/2-4), mit 9908 Einw., in schöner Lage in den Vorhügeln des Blue Ridge, hat neuerdings durch die reichen Brauneisensteinlager Bedeutung erlangt, in deren Mitte es liegt. Unter den Gebäuden hervorzuheben die *Church of St. Michael & All Angels* und die *Noble Institutes* für Knaben und Mädchen. — 264 M. **Selma** (*St. James Hotel*, $ 2 1/2), Fabrikstadt mit 7622 Einw., am *Alabama*, ist Knotenpunkt einer Bahn nach *Meridian* (S. 310). — 330 M. *Thomasville;* 362 M. *Jackson;* 400 M. *Mt. Vernon*, mit großen Kasernen, wo die Apachenhäuptlinge Geromino und Natchez gefangen gehalten werden. — 425 M. *Mobile*, s. S. 304.

Weiter über den *Critico Creek* und durch einen Tunnel.

670 M. **Chattanooga** (208m; *Read Ho.*, $ 2 1/2-4; *Southern Hotel*, gegenüber der Central Station, $ 2-2 1/2; *Brunswick*, *Merchants'*, $ 2-2 1/2; *Shipp*), mit 29 100 Einw., am l. Ufer des Tennessee inmitten eines eisen-, kohlen- und holzreichen Bezirks. Chattanooga hat sich in jüngster Zeit rasch gehoben und als Fabrik- und Handelsplatz große Bedeutung erlangt. Der Tennessee ist (mit Ausnahme einiger Sommermonate) bis hierher schiffbar, und Eisenbahnen laufen von hier nach allen Richtungen. Der Wert der Fabrikerzeugnisse belief sich 1890 auf $ 15 000 000. Die *Grant University* (methodistisch) wird von 450-500 Studenten besucht (einschl. der Zweiguniversität in Athens, S. 308).

Chattanooga war während des Bürgerkrieges ein wichtiger strategischer Punkt und in der Umgegend fanden mehrere Schlachten statt. Den besten Überblick über die militärischen Operationen gewinnt man vom ***Look Out Mt.** (647m), der sich im S. der Stadt erhebt und eine prächtige Aussicht gewährt, die sich über sieben Staaten ausdehnt. Der Gipfel ist mit Eisenbahn (10 M.), auf der Fahrstraße oder der schiefen Ebene zu erreichen (letztere in der Vorstadt *St. Elmo* beginnend, bis wohin Trambahn). Die Eisenbahn windet sich durch die Vorstädte von Chattanooga, führt am *Cravens Ho.* und dem alten *Confederate Fort*, weiter an der Stelle vorbei, wo die „Schlacht über den Wolken" am 24. Nov. 1863 geschlagen wurde, und endigt bei dem großen **Look Out Inn** ($ 4 1/2; 1000 Betten, incl. der Cottages). Eine Schmalspurbahn führt vom obern Ende der schiefen Ebene (Restaurant) am Bergkamme entlang nach *Sunset Rock* und der (3 M.) *Natural Bridge.* Ö. erhebt sich *Missionary Ridge* (gleichfalls mit elektr. Trambahn zu erreichen), nach dem die Schlacht von 25. Nov. 1863 benannt ist. Jenseit des Kammes liegt das Schlachtfeld von *Chickamauga* (19-21. Sept. 1863), einer der blutigsten Schlachten der neueren Zeit (auf 112 000 Kombattanten 30 000 Tote und Verwundete), neuerdings als Nationalpark angelegt (*Park Hotel*, bei Crawfish Springs). Andre Schlachtfelder liegen weiter ö. Die hübschen *Lulu-Fälle* sind vom Look Out Hotel leicht zu erreichen. — Der *National Soldiers' Cemetery*, mit 13 000 Gräbern, liegt ö. von der Stadt.

Von Chattanooga nach Brunswick, 430 M., Eisenbahn in 15-16 St. — Die Bahn vereinigt sich bei (27 M.) *Cohuttah* mit der von Cleveland (s. oben) und betritt *Georgia.* Bei (80 M.) *Rome* (s. oben) zweigt sie von der Bahn nach Mobile l. ab und wendet sich nach O., an verschiedenen Schlachtfeldern vorbei. — 152 M. *Atlanta*, s. S. 303. — Von (203 M.) *Florilla* führt eine Dampftrambahn nach *Indian Springs* (Lanier Ho., $ 2 1/2-4; The Wigwam). — 240 M. **Macon** (*Brown Ho.*, $ 2-3), betriebsame Stadt und bedeutender Baumwollenmarkt mit 22 746 Einw., am *Ocmulgee.* Das hier bestehende

Wesleyan Female College (300 Zöglinge), 1836 gegründet, ist das älteste derartige Institut in den Verein. Staaten. — 279 M. *Cochran;* 298 M. *Eastman* (Uplands Hotel; Ashland, $ 2-2½), als Winteraufenthalt besucht; 317 M. *Helena.* Bei (338 M.) *Jesup* kreuzt die Bahn die Atlantic Coast Line von Savannah nach dem Süden (s. S. 320). — 430 M. **Brunswick** (*Oglethorpe*, $ 2½-4), blühende Handelsstadt und Winteraufenthalt mit 8459 Einw., liegt am *Brunswick River*, unweit seiner Mündung in das atlantische Meer. Der „Wanderer", das letzte Sklavenschiff, das den Ocean kreuzte, setzte seine Ladung von 500 Sklaven in Brunswick ans Land. In der Nähe *St. Simon's Island* (Hotel) und andre viel besuchte Punkte. Dampfboote nach Savannah und Florida s. S. 319.

Von Chattanooga nach Memphis, 310 M., Eisenbahn in 11-12 St. Die Bahn überschreitet den Tennessee, tritt bei (30 M.) *Bridgeport* in den Staat *Alabama* und wendet sich nach W. — 97 M. *Huntsville* (186m; Huntsville Hotel, $ 3-4; Monte Sano, Sommerhotel auf einem Ausläufer des Cumberland Mts., 520m ü. M., $ 3-4), früher Hauptstadt von Alabama. — Dann wieder über den Tennessee nach (122 M.) **Decatur** (174m; *The Tavern*, $ 2-3), aufblühende Stadt (6330 Einw.) mit Eisenhütten und andern Fabriken. — 165 M. *Tuscumbia* hat mit dem anstoßenden *Sheffield* und *Florence* (am andern Ufer des Tennessee) eine eifrig schaffende Bevölkerung von 11200 Einw. Jenseit *Iuka* (169m) verläßt die Bahn den Tennessee und tritt in den Staat *Mississippi.* — 217 M. *Corinth* wurde im Bürgerkriege von Gen. Beauregard nach der zweitägigen Schlacht bei Shiloh (10-12 M. nördl.; 6-7 April 1862) besetzt, in der Gen. Johnston fiel und die Konföderierten von Grant und Buell geschlagen wurden. Später war es von den Bundestruppen unter Rosecrans besetzt, die einen verzweifelten Angriff der Konföderierten zurückwiesen (3.-4. Okt. 1862). — 241 M. *Middleton;* 258 M. *Grand Junction.* — 310 M. *Memphis* s. S. 288.

Von Chattanooga nach *Lexington* und *Cincinnati* s. S. 285.

Die Bahn nach New Orleans wendet sich nach SW. und führt auf den Geleisen des *Alabama Great Southern R. R.* (S. 305) durch Alabama. 722 M. *Fort Payne* (262m); 756 M. *Attalla* (167m), Knotenpunkt von Bahnen nach Decatur (S. 287) und Rome (S. 309).

814 M. **Birmingham** (176m; *Caldwell*, $ 2½-6; *Florence*, *Wilson Ho.*, $ 2½-3; *The Oakley*, Eur. Plan), rührige Fabrikstadt von 26178 Einw. im *Jones Valley*, 1871 gegründet, verdankt ihr rapides Wachstum dem benachbarten *Red Mountain*, der neben Kohlen und Kalkstein unerschöpfliche Lager von Roteisenstein enthält. Die Fabrikthätigkeit der Stadt umfaßt Walzwerke, Hohöfen, Eisengießereien, Maschinenfabriken, Baumwollspinnereien, Glashütten etc. (Wert der Produkte 1890 $ 5237000). Bahnen laufen von hier nach allen Richtungen. — 825 M. *Bessemer* (183m; Montezuma Hotel), 1887 gegründet, mit (1890) 4544 Einw., besitzt gleichfalls bedeutende Eisenwerke. — 868 M. *Tuskaloosa* (48m), an dem von hier an schiffbaren *Black Warrior River*, mit 4415 Einw., ist Sitz der Universität von Alabama (250 Studenten). — 893 M. *Akron;* 937 M. *York.* Bei (945 M.) *Cuba* beginnt der Staat *Mississippi.* — 960 M. **Meridian** (97m; *St. Charles*, $ 2-3), Fabrikstadt mit 10624 Einw., ist Knotenpunkt von Bahnen nach *Vicksburg* (S. 289) und *Mobile* (S. 304).

Weiter auf dem *New Orleans & North Eastern Railroad;* unbedeutende Stationen. Bei (1115 M.) *Nicholson* beginnt *Louisiana.* Vor New Orleans über den *Lake Pontchartrain* (S. 336).

1163 M. *New Orleans*, s. S. 333.

67. Von Salisbury nach Asheville und Paint Rock.

186 M. Western North Carolina Railway in 8 St. (Fahrpreis $4.60; Schlafwagen 75c.). Von New York bis Asheville in 24 St. (Fahrpreis $21.45; Schlafwagen $5).

Diese Bahn führt in die schönen Landschaften des **Westlichen Nordkarolina** (»Land of the Sky«), eines 250 M. langen und 25 M. br. Plateaus mit einer mittlern Meereshöhe von 600m, das w. von den *Great Smoky Mts.* (S. 308), ö. vom *Blue Ridge* (S. 301) begrenzt wird. Es wird von mehreren Ausläufern der Hauptkette durchschnitten (darunter den *Black*, *Balsam*, *Pisgah*, *Cowee* und *Nantahala Mts.*), die zum Teil höher sind als die Hauptkette selbst (die Black Mts. allein umfassen 19 Gipfel von über 1800m Höhe), und von zahlreichen Flüssen bewässert, die im Blue Ridge entspringen und in starkem Gefäll, die Great Smokies durchbrechend, dem Mississippi zuströmen, namentlich dem *French Broad*, dem *Pigeon*, *Tuckaseegee* und *Little Tennessee*. Das Land ist so in viele kleine Thäler geteilt, die eine unerschöpfliche Abwechselung landschaftlicher Bilder darbieten. Selbst die höchsten Berge sind bis zum Gipfel bewaldet.

Salisbury s. S. 302. Jenseit (25 M.) *Statesville* (290m) über den *Catawba*. Die Hauptkette des *Blue Ridge* (S. 301) erscheint bald r., während l. in der Ferne die Ausläufer der *Smokies* (S. 308) sichtbar sind. — 48 M. *Newton* (325m); 58 M. *Hickory* (347m; Hickory Inn, $3-4, M. 75 c.).

Von Hickory führt eine Schmalspurbahn nach (20 M.) *Lenoir* (Jones Ho., $1½), von wo man zu Wagen in 4 St. nach **Blowing Rock** (*Green Park Ho.*, *Blowing Rock Ho.*, $2-2½) gelangt, 2 M. von dem gleichnam. Berge (1220m), von dessen jäh abstürzendem Gipfel herrliche *Aussicht, namentlich auf den *Grandfather* (1796m) im W., den *Pilot Mt.* (742m), 100 M. ö., *King's Mt.* (502m) im S. und *Mt. Mitchell* (S. 312) im N. In der Umgebung mehrere hübsche Wasserfälle.

Bei (79 M.) *Morganton* l. die große Staats-Irrenanstalt. Die Bahn betritt das eigentliche Gebirgsland bei (112 M.) *Old Fort* und führt rasch ansteigend durch eine wilde Schlucht, deren Felswände mit Rhododendrons (Alpenrosen) vollständig überwachsen sind (blühen im Juni). Der Bahnbau, mit seinen vielen Schleifen, Tunnels, Einschnitten und Brücken, ist hochinteressant; an einer Stelle liegen vier Bahnstrecken fast senkrecht über einander. Am obern Ende der Schlucht durchdringt die Bahn einen langen Tunnel und erreicht das Plateau von *West-Nordkarolina* (s. oben); Landschaft stets malerisch. — 139 M. *Biltmore*.

142 M. **Asheville**. — Hotels. *Battery Park Hotel, auf einem Hügel über der Stadt, $4; *Kenilworth Inn, 2 M. von Asheville, bei Biltmore (s. oben), $5-7; Oakland Heights, $4; Swannanoa, $3; Winyah Sanitarium, $3; Grand Central, Oaks, $2. — Elektr. Trambahn zum Bahnhof (½ M. vom Mittelpunkt der Stadt) und nach den Vorstädten (5 c.).

Asheville (716m), unweit der Vereinigung des *Swannanoa* und *French Broad* schön gelegen, ist der Hauptort von NW.-Karolina (10235 Einw.) und wird als Sommer- und Winterkurort von Brust- und Nervenleidenden viel besucht (jährlich c. 70000 Fremde; Hauptsaison im Juli-August und im Febr.-März). Die Durchschnittstemperatur im Sommer beträgt 28° R., im Winter + 3°, im Frühjahr 9°. Das Klima ist trocken und heiter; Tage, an denen Leidende wegen schlechten Wetters das Haus hüten müssen, kommen kaum

vor. Der Aufenthalt in Asheville gilt namentlich in den Anfangsstadien der Schwindsucht, bei Asthma, Neurasthenie und Schwächezuständen aller Art als zuträglich. Die Umgebungen bieten eine Fülle lohnender Ausflüge.

Spaziergänge. *Beaumont*, 1/2 M. ö.; die Anlagen dem Publikum geöffnet. — *Fernihurst*, 1 1/2 M. südl., am Zusammenfluß des Swannanoa und French Broad (täglich außer So.). — *Richmond Hill*, 2 1/2 M. n.w. (stets zugänglich). — *Gouche's Peak* (3 M.) und *Elk Mt.* (5 M.), n. von der Stadt, sind treffliche Aussichtspunkte. — Der **Vanderbilt Estate* bei Biltmore (S. 11), mit palastähnlicher Villa und herrlichem Park.

Spazierfahrten. *Swannanoa Drive*, 3-4 M. am Fluß sich hinziehend, dessen Ufer dicht bewaldet und mit Rhododendrons, Kalmias und andern Blumen bedeckt sind. — *Tahkeeostee Farm*, 3-5 M. w. — Die *Sulphur Springs*, 4 1/2 M. südl., sind mit elektr. Trambahn zu erreichen (15 c.). — ***Hickory Gap**, ein malerischer Engpaß, in dem der French Broad den Blue Ridge durchbricht, liegt 14 M. s.ö., an der Bahn nach *Rutherfordton*. 9 M. vom Eingang der Schlucht der seltsame *Chimney Rock* (dabei zwei kl. Hotels); gegenüber *Bald Mt.* (1690m). Sehenswert sind auch die *Pools* und die *Hickory Nut Falls* (396m). — 10 M. südl. von Asheville liegt *Arden Park* (Hotel, $3).

Grössere Ausflüge und Bergtouren. **Mt. Mitchell** (2045m), der höchste Gipfel im O. des Felsengebirges, liegt in den Black Mts., 18 M. ö. von Asheville. Bis zu seinem Fuß gelangt man zu Wagen längs des Swannanoa oder mit Bahn bis *Black Mt. Station*. Die Besteigung (mühsam aber gefahrlos) erfordert 5 St. (man übernachtet zuweilen in einer kl. Höhle unweit des Gipfels). Oben prachtvolle *Aussicht. Der Name stammt von *Prof. Elisha Mitchell*, der 1857 bei Vermessung des Berges verunglückte und auf dem Gipfel begraben ist. — ***Mt. Pisgah** (1753m), einer der höchsten Berge bei Asheville, liegt 18 M. s.w. und beherrscht einen herrlichen Überblick über das French Broad-Thal. Unterkunft für die Nacht in einem Farmhaus am Fuß, von wo man den Gipfel zu Pferde in 2 St. erreicht. — **Craggy Mt.** (2855m), ein Ausläufer des Blue Ridge, 14 M. ö., ist zu Pferde in 2 St. zu erreichen, am besten im Juni, wo ganze Felder von Rhododendrons, Kalmias, Azaleen und Heidekraut in Blüte stehen. — ***Caesar's Head** (983m), ein andrer Ausläufer des Blue Ridge, 45 M. s.w. von Asheville, ist entweder zu Wagen, oder mit Bahn bis *Hendersonville* (s. unten) und von da mit Wagen zu erreichen. Auf dem Gipfel ein gutes Hotel ($2). Nach S., wo der Berg 450m h. fast senkrecht abstürzt, überblickt man die Niederungen von Südkarolina und Georgia 100 M. weit. — Ausflüge von Asheville ferner nach *Hot Springs* (s. unten), *Highlands* (s. unten), *Roan Mt.* (S. 308), *Tryon* und *Blowing Rock* (S. 311).

Von Asheville nach Spartanburg, 70 M., Eisenbahn in 3 1/4 St. Die Bahn läuft in südl. Richtung über (22 M.) *Hendersonville* (660m; Lanthen Ho., $2-3), Station für (25 M.) *Caesar's Head* (s. oben), und tritt weiterhin in das malerische ***Saluda Gap**, eine enge mit Alpenrosen bewachsene Schlucht, durch die sie sich steil hinabsenkt (Aussicht l.). — 70 M. *Spartanburg* s. S. 303.

Von Asheville nach Murphy, 124 M., Eisenbahn in 9-10 St. Diese Bahn wendet sich nach W. — 28 M. *Waynesville* (839m; White Sulphur Springs Ho., $2) liegt inmitten der *Balsam Mts.*, von denen fünf in unmittelbarer Nähe über 1800m hoch aufragen. — 49 M. *Dillsborough* ist eine der nächsten Bahnstationen für das 32 M. südl. gelegene **Highlands** (1162m; **Davis Ho.*, $2; *Highland Ho.*, $2 1/2), das höchste Dorf im O. des Felsengebirges, wegen seiner stärkenden Luft und reizenden Umgebung viel besucht.

Jenseit Asheville führt die Bahn nach Painted Rock in n. Richtung durch das schöne Thal des *French Broad River* (beste Aussichten l.). — 153 M. *Alexander*.

180 M. **Hot Springs** (404m; **Mountain Park Hotel*, $4-5), in

einem lieblichen 1 M. br. Thal inmitten 900-1200 h. Berge gelegen, wird seit langer Zeit wegen seiner heißen Quellen und seines milden Klimas besucht. Die Quellen (23-32° R.) sind gegen Rheumatismen, Gicht, Ischias etc. wirksam. Die umliegenden Höhen bieten Gelegenheit zu zahlreichen hübschen Spaziergängen, während die Wagenausflüge sich auf die Flußufer beschränken. *Round Top* (590m), n. jenseit des Flusses, ist in $1/2$ St. leicht zu ersteigen und bietet eine treffliche Aussicht.

Die Bahn überschreitet den French Broad und führt an seinem l. Ufer nach

186 M. **Paint Rock** (388m), dem Endpunkt des Western North Carolina Railway, Knotenpunkt von Bahnen nach Knoxville, Chattanooga, Cincinnati etc.

68. Von Richmond nach Charleston.

a. Über Weldon.

403 M. Atlantic Coast Line in 11-16 St. (Fahrpreis $ 13.65, Schlafwagen $ 3). Diese Bahn ist eine Teilstrecke der atlantischen Küstenbahn von New York nach Florida (s. R. 71; von New York nach *Charleston* in 22-30 St.; Fahrpreis $ 21.55; Schlafwagen $ 4.50).

Richmond s. S. 294. Die Bahn überschreitet den *James* und wendet sich nach S. 8 M. *Drewry's*, Station für *Drewry's Bluff* (S. 298); 13 M. *Chester*. Bei (23 M.) *Petersburg* erblickt man Reste der Verschanzungen aus dem Bürgerkriege (S. 301). Bei (76 M.) *Pleasant Hill* tritt die Bahn in den Staat *Nord-Carolina* und vereinigt sich bei (84 M.) *Weldon* mit dem *Seaboard & Roanoke R. R.* von Norfolk (S. 299). Weiter durch flache Landschaft, von endlosen Kiefernwäldern umsäumt. Von (121 M.) *Rocky Mount* führen Bahnen nach *Norfolk* (S. 299) und nach (75 M.) *Plymouth*, am *Albemarle Sound*. Bei (138 M.) *Wilson* teilt sich die Bahn: der neue „Short Cut“ führt geradeaus weiter, während die Bahn nach (23 M.) *Goldsborough* (vgl. S. 302) und (107 M.) *Wilmington* l. abzweigt.

Wilmington (*Orton*, $ 3-4; *Purcell Ho.*; *Island Beach Hotel*), die größte Stadt in Nord-Carolina (20065 Einw.), am *Cape Fear River*, 20 M. vom atlant. Ocean, treibt ansehnlichen Handel nach dem Auslande und hat regelmäßige Dampfbootverbindung nach New York, Philadelphia und Baltimore. Die *Atlantic Coast Line* hat hier ihre Centralwerkstätten.

163 M. *Selma*, Knotenpunkt einer Bahn nach *Raleigh* (S. 302); 212 M. *Fayetteville*, für Bahnen nach *Greensborough* (S. 302), *Bennettsville* und *Wilmington* (s. oben); 243 M. *Pembroke*, für eine Bahn nach *Charlotte* (S. 302). Bei (282 M.) *Pee Dee* mündet eine Seitenbahn von Wilmington ein (s. oben). — 297 M. *Florence* (Central Hotel, $ 2-3), mit 3395 Einw., ist ein ziemlich bedeutender Baumwollenmarkt. Die Bahn wendet sich hier scharf l. (S.). — Von (344 M.) *Lane's* führt eine Zweigbahn nach dem alten Hafenstädtchen (37 M.) *Georgetown*. Bei (396 M.) *Ashley Junction* mündet die Bahn von Columbia (S. 314).

403 M. *Charleston*, s. S. 314.

b. Über Charlotte und Columbia.

519 M. Richmond & Danville Railroad bis (389 M.) *Columbia* in 15 St.; South Carolina Railway von da bis (519 M.) *Charleston* in 3-3½ St. (Fahrpreise wie bei R. 68a).

Richmond s. S. 294. Die Bahn führt über den *James* nach (1 M.) *Manchester* und wendet sich dann nach SW., an zahlreichen Tabakpflanzungen vorbei. Bei (54 M.) *Burkeville* (158m) kreuzt sie den Norfolk & Western R. R. (S. 301). 74 M. *Keyville* (190m). Bei (90 M.) *Randolph* über den *Roanoke.* Von (109 M.) *South Boston* am *Dan River* entlang bis (141 M.) *Danville* (S. 302); von hier bis (282 M.) *Charlotte* s. S. 302. Die Bahn zweigt von der Bahn nach New Orleans (R. 66) l. ab und überschreitet jenseit (289 M.) *Fort Mill* den *Catawba.* — 307 M. *Rock Hill;* 327 M. *Chester.*

389 M. **Columbia** (90m; *Grand Central*, $2½-3; *Jerome, Wright*, $2-2½), die Hauptstadt von Süd-Carolina, mit (1890) 15353 Einw. und großen Fabriken (Eisenwaren, Maschinen etc.), liegt auf den hohen Ufern des *Congaree*, im Distrikt der *Pine Barrens.* Unter den öffentlichen Gebäuden ist das bedeutendste das neue **State House;* dabei ein schönes Denkmal des „Palmetto Regiments", das im mexikan. Kriege (1846) sich hervorthat. Zu erwähnen sind ferner das *State Penitentiary*, das *Lunatic Asylum*, das *Court House*, die *City Hall.* und die *Universität von Süd-Carolina* (250 Studenten). Schöne Aussichten auf das Thal von den Anlagen der *Executive Mansion* und des *Arsenal Hill.* Hübsche Spaziergänge in den *Fair Grounds* und *Sydney Park.* — Eisenbahnen führen von Columbia nach (67 M.) *Spartanburg* (S. 303) und *Asheville* (S. 311). — Nach *Augusta* s. S. 317.

Weiter durch flache waldreiche Gegend. 413 M. *Kingsville;* 497 M. *Summerville* (Pine Forest Inn), als Winteraufenthalt besucht; 512 M. *Ashley Junction* (S. 313).

519 M. *Charleston* s. unten.

69. Charleston.

Hotels. Charleston Hotel (Pl. a; B2), Meeting Str., $3-4; St. Charles (Pl. b; B2), Meeting Str., $2½-4; Osceola (Pl. c; B2), King Str., $2-2½.

Tramways (5 c.) in den Hauptstraßen. — *Omnibus* zu den Hauptzügen (Retourbillet 50 c.).

Dampfboote nach *New York* (50 St.; $20), *Boston, Baltimore, Philadelphia, Savannah, Georgetown, Beaufort* und den Häfen von *Florida.* Ein kl. Dampfer fährt zweimal tägl. vom Custom House Wharf nach *Mount Pleasant, Sullivan's Island* und *Fort Sumter* (hin u. zurück in 1½ St.; $1).

Post Office (Pl. 1: B2), East Bay. — *Grand Opera House*, Meeting Str. — *Academy of Music*, King Str. — Deutscher Consul, Hr. *Charles O. Witte.*

Charleston, die größte Stadt von Süd-Carolina (59455 Einw., darunter über die Hälfte Farbige) und einer der wichtigsten Seehäfen der Verein. Staaten, liegt auf der Spitze der schmalen durch die Vereinigung der Flüsse *Ashley* und *Cooper* entstandenen Halbinsel, etwa 6 M. vom atlantischen Ocean. Der Hafen hat seit Vollendung der neuen Molen genügende Tiefe für Schiffe von 6m Tiefgang.


CHARLESTON.
1 : 67.500
Statute Mile
Kilomètres
Depths in Mètres
A. Artesian Well . . . B.1.
B. City Hall . . . . . B.2.
C. City Hospital . . . B.2.
D. Court House . . . B.2.
E. Jail . . . . B.2.
F. Market Hall . . . . B.2.
G. Old Marine Hospital B.2.
H. St Michael's Church B.2.
I. U.S. Court House . B.2.
Public Cemetery
Old Fort
Mill
Railway Sta.
Citadel
Depot
R.R.
R.R. Wharf
Town Creek
Drum I.
Mill Ponds
Wharves
Battery
Wappoo Cr.
ASHLEY RIVER
COOPER RIVER
Jetty
Buoy
Hog Island
Hog Island Channel
Shutes's Folly I.
Castle Pinckney
Stake Light
Folly Island Channel
Middle Ground
Ft Ripley Shoal
Lighthouse
South Channel
Rebellion Road
Mount Pleasant
Mill
Ft Sumter
Light Beacon
Ft Johnston
(Quarantine)
Shell Pt
Cumming's Pt
James I. Creek
JAMES ISLAND
Sullivan's I.
The Cove
Moultrieville
Light
Beacon
Ft Moultrie
Lights



Die kleine Kolonistenschar des Col. Sayle, die 1669 ausgesandt wurde, um von den Carolinas Besitz zu ergreifen, ließ sich am W.-Ufer des Ashleyflusses nieder, verlegte aber bald (c. 1680) die zu Ehren Karls II. benannte Ansiedlung nach ihrer jetzigen Stelle. Im J. 1685-86 wurde die Bevölkerung durch zahlreiche hugenottische Auswanderer verstärkt, und 1755 ließen sich hier 1200 vertriebene Acadier nieder. Charleston nahm an der Revolution einen hervorragenden Anteil und wies einen Angriff auf *Sullivan's Island* (Pl. F 3) 1776 zurück, wurde aber 1780 nach hartnäckigem Widerstand von Sir Henry Clinton erobert. Der Bürgerkrieg begann bei Charleston mit dem Bombardement des *Fort Sumter* (Pl. E 3; 12-13. April 1861); in den folgenden Jahren wurde die Stadt mehrfach von den Bundestruppen angegriffen, bis sie schließlich im Febr. 1865 geräumt wurde. Im J. 1866 wurde Charleston von einem heftigen Erdbeben heimgesucht, dessen Spuren zum Teil heute noch sichtbar sind.

Vor dem Kriege war Charleston der erste Baumwollenhafen Amerikas, verdankt aber seinen heutigen Wohlstand hauptsächlich der Entdeckung großer Lager von vorzüglichen Phosphaten unweit des Ashleyflusses (Jahreswert des Exports einschl. der Düngstoffe $ 8500000; Besuch der Phosphatgruben interessant). Charleston treibt auch umfangreichen Handel in Holz, Reis, Obst und Gemüse und erzeugt Baumwolle, Mehl, Wagen, Maschinen und andre Artikel (Wert der Produkte 1890 $ 9294200).

Vom *Bahnhof* (Pl. B 1) durch MEETING STREET (Pl. B 1, 2), die Hauptverkehrsader der Stadt, an der *Markthalle* (l.; Vm. 6-9 sehenswert) und der neuerdings geschmacksvoll umgebauten *Circular Church* (Pl. 3) bis zur Kreuzung der Straße mit Broad Str., wo sich eine Gruppe ansehnlicher öffentlicher Gebäude erhebt: r. das *Court House* (Pl. D) und die neue *Post Office* (Pl. 1), l. die *City Hall* (Pl. B; mit interessanten Porträten) und die 1752-61 erbaute **St. Michael's Church** (Pl. H).

Die Kirche wurde während der Belagerung durch die Unionstruppen sechsmal von Kugeln getroffen, durch einen Orkan 1885 schwer beschädigt und durch das Erdbeben von 1886 fast vernichtet. Der schöne Turm, mit gutem Geläute, bietet eine prächtige Aussicht.

Vor der City Hall ein 1770 errichtetes Standbild *William Pitt's*, dessen rechter Arm 1780 durch eine britische Kanonenkugel zerstört wurde.

Meeting Str. führt weiterhin an vielen hübschen, von Blumengärten umgebenen Privathäusern vorüber zum ***White Point Garden** (Pl. 4; B 3), mit schönen Eichen und reizender Aussicht über den Ashleyfluß. Das *Jasper Monument* erinnert an eine tapfere That bei der Verteidigung des Fort Moultrie 1776. Daneben eine Bronzebüste von *Wm. Gil more Simms* († 1870). Ö. die **Battery**, eine breite 450m l. Esplanade mit schöner Aussicht auf den Hafen und die Forts.

Auf der Insel gegenüber der Battery liegt *Castle Pinckney* und weiter abwärts *Fort Ripley.* Dann l. auf Sullivan's Island *Fort Moultrie* und gegenüber r. auf James Island *Fort Johnston. Fort Sumter* liegt auf einer kleinen Insel mitten in der Hafeneinfahrt. Der erste Schuß im Bürgerkriege wurde von den Kadetten der Citadelle (s. unten) aus einer auf *Morris Island* aufgeworfenen Batterie gegen ein Schiff abgefeuert, das den Unionstruppen in Fort Sumter Verstärkungen bringen sollte (9. Jan. 1861). Am 9. April eröffneten Fort Moultrie und die übrigen Batterieen das Feuer auf Fort Sumter, das von Major Andrew mit einer kleinen Abteilung Unionstruppen besetzt war, und zwangen es zur Übergabe. Im J. 1863 griff die Bundesflotte den Hafen an und begann eine Beschießung der Forts und der Stadt, die fast ununterbrochen bis zur endgültigen Räumung von Charleston im J. 1865 fortdauerte. Morris Island mußte aufgegeben werden, aber die Forts Sumter und Moultrie hielten sich erfolgreich gegen alle Angriffe. Dampfboot nach Fort Sumter etc. s. S. 314.

Von der Battery an East Bay (Pl. B 1, 2) entlang zum neuen **Custom House** (Pl. 6), einem weißen Marmorbau, von dessen Rückseite man den Hafen gut überblickt. Interessant der Besuch der *Baumwollenpressen* (S. 315; Rauchen untersagt).

Von hier zurück nach Meeting Str. und mit Tramway zum *Marion* oder *Citadel Square* (Pl. 7: B 1), mit einem Standbilde des südkarolinischen Staatsmannes *John C. Calhoun* (1782-1850). An der N.-Seite die große **Militärakademie von Südkarolina**, gewöhnlich die *Citadelle* genannt, deren Kadetten einen hervorragenden Anteil am Bürgerkriege nahmen (vgl. S. 315).

Unter den wohlthätigen Anstalten Charlestons steht das **Orphan House** (Pl. 8; B 1) obenan, 1792 gegründet, angeblich die älteste derartige Anstalt in Amerika. Das *Enston Home*, in King Str., besteht aus einer Gruppe von Cottages nebst Kirche.

Erwähnenswert sind ferner das 1788 gegründete *College* vou Charleston (Pl. 9; B 2); *St. Philip's Church* (Pl. 10; B 2), Church Str., mit dem Grabe Calhoun's (s. oben) auf dem Friedhof; die röm.-kathol. *St. Finbar's Kathedrale* (Pl. 11), 1891 neugebaut; die alte *Hugenottenkirche* (Pl. 12), das *Medical College* (Pl. 13) und das *Roper Hospital* (Pl. 14).

N. von der Stadt, 3 M. von City Hall (Tramway 10 c.; Wagen hin und zurück $5), liegt ***Magnolia Cemetery**, der wegen seiner mit hängendem Moose drapierten Eichen und seiner schönen Azaleen, Magnolien, Camelien, Mandelbäume etc. einen Besuch verdient (am schönsten im Mai oder Juni). Die Äste einer Eiche dehnen sich über 30m weit aus und der Stamm einer andern hat über 5m Umfang.

Sehr sehenswert sind im Frühling (März bis Mai) die ***Magnolia-Gärten** von *Ashley*, 15 M. von der Stadt (Abfahrt mit Eisenbahn 10 U. Vm., zurück 1.15 Nm.), besonders wegen ihrer wundervollen Azaleen, die manchmal eine Höhe von 5-6m erreichen und mit Blüten in den verschiedensten leuchtenden Farben bedeckt sind. Auch die Eichen, Magnolien und Camelien sind sehr schön.

Die Kirche von *St. James's Gosecreek*, 1711 erbaut, liegt mitten im Walde 1 M. von (15 M.) *Otranto Station.* Otranto war Wohnsitz des Dr. Garden, nach dem Linné die Gardenia benannte. — *The Oaks*, eine in der Nähe der Kirche gelegene Farm, hat ihren Namen von einer zu ihr hinführenden Allee prächtiger zweihundertjähriger Eichen.

Ausflüge ferner nach *Mt. Pleasant* und *Moultrieville* (New Brighton Hotel, $3-4), *Sullivan's Island*, bei Fort Moultrie (S. 315), und nach *Summerville* (S. 314).

70. Von Richmond nach Savannah.

a. Über Charleston.

518 M. Eisenbahn *(Atlantic Coast Line)* in 15 St. (Fahrpreis $15.50; Schlafwagen $4).

Von Richmond bis (403 M.) *Charleston* s. S. 313. Die Bahn (Charleston & Savannah Railroad) wendet sich bei (410 M.) *Ashley Junction* (S. 313) l. (S.) und durchzieht sumpfige Niederungen, mit moosbekleideten Cypressen und Eichen und schlammigen Flüssen. Bei (464 M.) *Yemassee* kreuzt sie die Bahn von Augusta (S. 317) nach *Beaufort* und (25 M.) *Port Royal.*

Beaufort (*Sea Island Ho.*, $2½-3; *Hotel Albemarle*), auf *St. Helena Island*, ist ein vorzugsweise von der Aristrokratie des Südens besuchtes Seebad, mit schönen Strandpromenaden. — **Port Royal**, mit einem der besten Häfen der atlantischen Südküste, war der erste Landeplatz der Ansiedler von Charleston (S. 315).

Die Bahn überschreitet vor (504 M.) *Monteith* den breiten und langsamfließenden *Savannah River* und kreuzt dann die Bahn von Augusta (s. unten).

518 M. *Savannah* s. unten.

b. Über Columbia und Augusta.

605 M. Richmond & Danville Railroad in 22 St. (Fahrpreis wie oben).

Von Richmond bis (389 M.) *Columbia* s. S. 314. Die Bahn wendet sich nach W. durch flache waldreiche Gegend. 447 M. *Trenton.* — 460 M. *Graniteville* ist Knotenpunkt des South Carolina R. R. nach *Charleston* (S. 314).

An dieser Bahn liegt (6 M.) **Aiken** (170m; *Highland Park*, $4½; *Park Avenue*, $3; *Park Annex*, $2½), als Winteraufenthalt von Brustkranken vielbesucht, inmitten würziger Kiefernwälder, die auf weißem Sandboden wachsen. Die Gärten der Stadt prangen durch sorgfältige Kultur in südlicher Vegetation. Die Luft ist trocken und ozonreich; Durchschnittstemperatur im Winter 8° R., im Frühjahr 11°, im Herbst 14°.

Bald darauf überschreitet die Bahn den *Savannah*, tritt in den Staat *Georgia* und erreicht

473 M. **Augusta** (55m; **Bon Air Hotel*, in Summerville, s. unten, $4-5; *Arlington*, $2½-4; *Planters*, $2½), die dritte Stadt von Georgia (33 300 E.), am r. Ufer des bis hierher schiffbaren Savannah hübsch gelegen und mit *Hamburg* am l. Ufer (in Südkarolina) durch eine Brücke verbunden. Augusta treibt bedeutenden Handel in Baumwolle (jährlich 200 000 Ballen) und erzeugt in seinen Baumwollspinnereien, denen ihre Wasserkraft durch ein Netz von Kanälen zugeführt wird, mehr ungebleichte Baumwolle als irgend eine andere Stadt Amerikas (Wert der Fabrikate 1890 $9 334 360). Der Hauptkanal, der das Wasser vom Savannah in die Stadt leitet, ist 7 M. lang, 45m br. und 4m tief; er gehört der Stadt und von seinen Einkünften werden fast die ganzen Zinsen der städtischen Schuld gedeckt. Die Hauptverkehrsader der Stadt ist *Broad Street*, mit einem schönen *konföderierten Kriegsdenkmal;* die schönsten Wohnhäuser enthält *Green Street*, mit stattlicher Doppelallee.

Auf den Hügeln 3 M. südl. von Augusta (elektr. Tramway) liegt *Summerville* (2276 Einw.) mit einem Verein. Staaten-Arsenal und dem Bon Air Hotel (s. oben). — *Schultz's Hill*, bei Hamburg (s. oben), und die *Fair Grounds* werden viel besucht.

Die Bahn wendet sich nach S. und verläßt den Savannah. Bei (526 M.) *Millen* zweigt die Bahn nach Macon (S. 309) r. ab. Weiter am l. Ufer des *Ogeechee*. Bei (593 M.) *Bloomingdale* wendet sich die Bahn l. (SO.) und erreicht —

605 M. **Savannah.** — Hotels. De Soto (Pl. a: B 3), Madison Sq., großes Haus, $3-5; Pulaski (Pl. b: B 1), Screven (Pl. c: B 2), Johnson Sq., $3-4; Marshall (Pl. d: C 2), Broughton Str., Z. von $1; Harnett (Pl. e: B 1), Market Sq., $2-2½.

Bahnhöfe. *Savannah, Florida & Western* und *Charleston & Savannah Railway (Atlantic Coast Line)*, Ecke E. Broad und Liberty Str. (Pl. D 3); *Central Railroad of Georgia*, Ecke W. Broad und Liberty Str. (Pl. A 3). Vorstädtische Stationen s. unten. — Tramways in den Hauptstraßen (5 c.). — Dampfboote von den Werften am Savannah (N.-Seite der Stadt) nach *New York* (55-60 St.; $20), *Boston, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, Charleston, Florida* etc.

Post Office (Pl. C 1), Bay und Drayton Str. — Savannah Theatre (Pl. BC 3), Chippewa Sq. (das älteste Theater in den Verein. Staaten, 1818 erbaut). — Deutscher Consul, Hr. *J. Rauers.*

Savannah, die zweite Stadt und der wichtigste Handelsplatz von Georgia, mit (1890) 43189 Einw., liegt am S.-Ufer des Savannah, auf einer Anhöhe 12m über dem Strom und 18 M. von seiner Mündung in das atlantische Meer. Die Stadt ist gut und regelmäßig gebaut und ihre Parke und Squares prangen in schönem halbtropischen Pflanzenwuchs. *Bay Street* ist die Hauptverkehrsader für den Großhandel, während *Congress Street* und *Broughton Street* die besten Kaufläden enthalten. Die fashionable Promenade ist *Bull Street* (s. unten).

Savannah wurde 1733 vom General *Oglethorpe* gegründet, der hier ein Asyl für die Armen Englands und für die Protestanten aller Länder schaffen wollte. An den Kämpfen zwischen den britischen und spanischen Kolonisten nahm Oglethorpe mit seinen Ansiedlern thätigen Anteil und drang bis zu den Wällen von St. Augustine (S. 322) vor. 1778 wurde Savannah von den Engländern genommen, die im folgenden Jahr einen französisch-amerikanischen Versuch es zurückzuerobern abwiesen. Im Bürgerkriege wurde der Hafen von Savannah 1861-65 von der Unionsflotte gesperrt. Gen. Sherman eroberte die Stadt im Dec. 1864, am Ende seines „Triumphzuges durch Georgia" (S. 303). Seit dem Kriege hat sich Savannah rasch gehoben; die Einwohnerzahl stieg von 5195 im J. 1810 auf 15312 im J. 1850 und 30681 im J. 1880. — Das erste Dampfboot über den atlantischen Ocean lief 1819 von Savannah aus.

Der Exporthandel von Savannah ist sehr bedeutend; Hauptartikel sind Baumwolle (nur New Orleans nachstehend), Holz, Reis und Schiffsvorräte. Zu den Fabrikerzeugnissen gehören Eisenbahnwagen, Düngstoffe, Mehl und Eisen (Wert 1890 $4560000).

Man werfe zunächst einen Blick auf die Warenhäuser und Werfte am Fluß, und das geschäftige Treiben von *Bay Str.* auf der Höhe des vom Fluß ansteigenden Hügelrückens. Hier liegen u. a. die *City Exchange* oder *City Hall* (Pl. B 1; vom Turm schöne Aussicht), das *Zollamt* (Pl. B 1) und *Postamt* (Pl. C 1). Dann durch Bull Street südl. zum Johnson Square (Pl. B 1, 2), mit einem 1829 errichteten Denkmal des *General Greene.* In dem Hause an der NO.-Ecke von Bull Str. und Broughton Str. wurde das Secessions-Edikt am 21. Jan. 1861 angenommen. Auf Wright Square das stattliche 1889-91 erbaute *County Court House* (Pl. BC 2).

Unweit w. von hier, in Telfair Place, die besuchenswerte ***Telfair Academy** (Pl. AB 2; geöffnet 10-5, So. 1-5; 25 c.), mit einer Sammlung von Gipsabgüssen, einer kleinen Gemälde-Galerie und mannigfachen Kunstgegenständen und histor. Merkwürdigkeiten. Unter den Bildern befinden sich Werke von *Kaulbach, Julian Story, Dücker, Szymanowski, J. v. Brandt* und *C. L. Brandt* (Albr. Dürer in seinem Atelier, Christuskopf). Die Bildergalerie ist mit Wandgemälden von *Schraudolph* und Deckenbildern von dem Galeriedirektor *C. L. Brandt* geschmückt.

In *S. Broad Street* (Pl. B 3), einander gegenüber, die *Independent*


SAVANNAH.
1: 15.000
Feet
Mètres
SAVANNAH RIVER
Wharf
River St.
Factors Walk
Cotton Exch.
City Hall
Cust. Ho.
Post Off.
Bay Street
Gas Works
Franklin Sq.
Ellis Sq.
Market Ho.
Johnson Sq.
Reynolds Sq.
Warren Sq.
Washingt. Sq.
Christ Ch.
Congress Street
Broughton Street
Telf. Acad.
Telfair Pl.
Wright Sq.
Liberty Sq.
Trinity Ch.
Co. Court Ho.
Oglethorpe Sq.
Columbia Sq.
Greene Sq.
York Street
State Street
South Broad Street
Ind. Presb. Ch.
Cath. Acad.
Sav. Theatre
Old Cemet.
Co. Jail
Chippewa Sq.
Orleans Sq.
Elbert Sq.
Crawford Sq.
Centr. R.R. of Georgia
Masonic T.
Liberty Street
Conv. of St. Vinc.
Cathedr.
Sav. Flor. & We. and St. Ch. & Sav. R.R.D.
Green Ho.
Pulaski Sq.
Madison Sq.
Lafayette Sq.
Troup Sq.
Harris St.
Macon Street
Charlton St.
Jones Street
Taylor Street
Chatham Sq.
Monterey Sq.
Calhoun Sq.
Whitfield Sq.
Gordon Street
Gaston Street
Hodgson Hall
Georg. Hist. Soc.
Forsyth Park
City Hosp.
Huntingdon Street
Hall St.
County Jail
Parade Ground
Confederate Mon.
Gwinnett Street
Bolton Street
Waldburg Street
New Houston Street
Telfair Hospital
Duffey Street
Bapt. Ch.
Henry Street
Coast Line R.R.D.
Bull Street
Drayton St.
Abercorn Street
Lincoln Street
Habersham Street
Price Street
East Broad Street
Houston St.
E. Boundary St.
Reynolds St.
Wheaton St.
Jefferson Street
Montgomery Street
West Broad Street
Burroughs St.
Barnard St.
Whitaker St.
Goodwin St.
Davis St.
Hartridge St.
Huntingd. St.
Nicoll St.
Herndon St.
Minis St.
Alice St.
Stone St.
Berrien St.
Sims St.
Stewart St.
Roberts St.
Railroad
New St.
William St.
Margaret St.
Harrison St.
Zubly St.
Orange St.
Pine St.
1st Afr. Bapt. Ch.
Indian St.
Williamson St.
Wagner & Debes' Geog. Estab. Leipzig.



Presbyterian Church und die *Chatham Academy*. Weiter über *Chippewa Square* nach *Liberty Street*, in der ö. die *röm.-kath. Kathedrale* und das *Kloster des h. Vincenz v. Paula* (Pl. C 3). Auf *Madison Square* (Pl. B 3, 4) das *Jasper Monument*, 1879 zu Ehren des Sergeanten Jasper errichtet, der 1779 in Savannah fiel. Das *Green House*, an der NW.-Ecke des Square, war Sherman's Hauptquartier (S. 318). Auf *Monterey Square* (Pl. B 4) das *Pulaski Monument*, zur Erinnerung an den Grafen Pulaski, der gleichfalls 1779 bei der Belagerung von Savannah fiel (s. oben).

Man erreicht nun den prächtigen *Forsyth Park (Pl. B 4, 5) mit seinen Pinien, Rosen, Coleas, Pflaumpalmen, Oleandern, Kakteen, Magnolien etc. S. schließt sich an den Park der *Parade Ground* (Pl. B 5, 6), mit einem schönen *konföderierten Kriegsdenkmal* und dem *Telfair Hospital*, am S.-Ende. — W. von Forsyth Park, an der Ecke von Whitaker und Gaston Str., liegt *Hodgson Hall* (Pl. B 4), mit der Bibliothek und den Sammlungen der *Georgia Historical Society*. Die *First African Baptist Church* (Pl. A 1, 2), Franklin Sq., hat 5000 Kommunikanten.

Umgebungen. **Bonaventura Cemetery**, 4 M. südl., mit dem *Coast Line Railroad* (Bahnhof Ecke von Liberty Str. und E. Broad Str., Pl. D 3) oder auf dem *Thunderbolt Shell Road* zu erreichen, ist wegen seiner Alleen von mit hängendem oder spanischem Moose bekleideten Eichen berühmt. *Thunderbolt*, am *Thunderbolt River*, 1 M. weiter, wird viel besucht. — Ein schöner Strandweg führt auch w. nach (9 M.) *White Bluff*. — Der *City and Suburb Railway* (Bahnhof Ecke von Whitaker und 2nd Str.) führt nach (6 M.) *Isle of Hope*, am *Skidaway River*, und (9 M.) *Montgomery* (Retourbillet 50 c.), am *Vernon River*, zwei besuchten Vergnügungsorten. Bei letzterm liegt *Beaulieu*. In (8 M.) *Bethesda*, an dieser Bahn, ein großes 1740 von George Whitefield gegründetes Waisenhaus. — An der Mündung des Savannah-Flusses liegt (18 M.) **Tybee Beach** (*Hotel Tybee*, $ 3-4), eines der beliebtesten Seebäder des Südens, mit schönem Strand (mit dem *Savannah & Atlantic R. R.*, Ecke von Randolph und President Str. zu erreichen). Dabei, auf *Cockspur Island*, das seit seiner Eroberung durch die Unionstruppen 1862 bedeutend verstärkte *Fort Pulaski*. — Ein Dampfboot fährt zweimal wöchentlich von Savannah nach *Fernandina* (S. 322), mit Zwischenstationen in *Brunswick* (S. 310) und an mehreren Punkten der **Sea Islands**, wo große Quantitäten der vorzüglichen „Sea Island" Baumwolle gewonnen werden. Die Inseln sind mit Pflaumpalmen und Lebenseichen bedeckt.

71. Von New York nach Florida.

a. Atlantische Küstenbahn.

Eisenbahn bis (1034 M.) *Jacksonville* in 36 St. (Fahrpreis $ 29.15; Schlafwagen $ 6.50); bis (1071 M.) *St. Augustine* in 39 St. (Fahrpreis $ 30.65; Schlafwagen $ 7); bis (1274 M.) *Tampa* in 45 St. (Fahrpreis $ 36.95; Schlafwagen $ 8.50). Der „Vestibuled Through Train" (dem S. 247 beschriebenen ähnlich) geht von New York um 12.15 Nachts ab, doch können die Passagiere ihre Betten von 10 U. ab benutzen. Dies ist die direkteste Route von New York nach Florida.

Die Halbinsel **Florida**, an der äußersten SO.-Ecke der Vereinigten Staaten, der erste von Europäern kolonisierte Teil von Nordamerika, erhielt ihren Namen von ihren spanischen Entdeckern, weil sie am Ostersonntage („Pascua Florida") das Land zuerst erblickten. Sein mildes und gleichmäßiges Klima hat Florida zu einem Lieblingsaufenthalt von Kranken und andern Personen gemacht, die den rauhen nordischen Winter zu ver-

meiden wünschen, doch ziehen auch die üppige halbtropische Vegetation und die treffliche Gelegenheit zum Jagen und Fischen viele Wintergäste hierher. An jagdbarem Wild giebt es hier Hirsche, Bären, Pumas, Wildkatzen, wilde Truthühner und viele andre Vögel, während die Fischerei des „Tarpon" (Megalops thrissoides), des größten und am schwersten zu erlegenden aller jagdbaren Fische (zuweilen bis 100 kg schwer), diesem Staate eigentümlich ist (S. 328). Von Orangen (Apfelsinen, wahrscheinlich von den Spaniern hierhergebracht) werden jährlich gegen 3½ Millionen Kisten (jede zu 175 Stück) versandt. Auch Tabak, Baumwolle, Mais, Reis, Hafer und Zuckerrohr werden gebaut, und große und wertvolle Phosphatlager wurden neuerdings entdeckt. Schwamm- und Schildkröten-Fischerei wird mit Erfolg betrieben. Den S.-Teil des Staates nehmen die *Everglades* ein, ein ausgedehntes Sumpf land, 8000 Sq.-M. groß, das mit klarem Wasser bedeckt ist und von Fischen wimmelt. Ein Überrest der eingebornen Seminolen-Indianer fristet hier noch sein Dasein, doch liegt der Bezirk außerhalb des Bereichs des gewöhnlichen Touristen.

Die beste Jahreszeit zu einem Besuch Floridas liegt zwischen dem Dez. und April, wo alle Hotels geöffnet sind und der Fremdenverkehr in vollem Gange ist. Die Verbindung mit dem Norden ist vorzüglich (vgl. S. 319) und die Hotels überragen weitaus den im Süden gewohnten Durchschnitt. Kranken ist der Besuch Floridas ohne ärztlichen Rat nicht anzuempfehlen, aber auch andere sollten beachten, daß das Klima in verschiedenen Teilen des Staates erheblichen Schwankungen unterliegt. Mittelstarke Kleidung ist am zweckmäßigsten, doch ist es ratsam sich sowohl für gelegentliche heiße Tage wie für kühles Wetter vorzusehen. Staubmäntel werden sich nützlich erweisen. Fußtouren sind nicht zu empfehlen; ebenso sind die meisten Fahrwege für Spazierfahrten zu sandig.

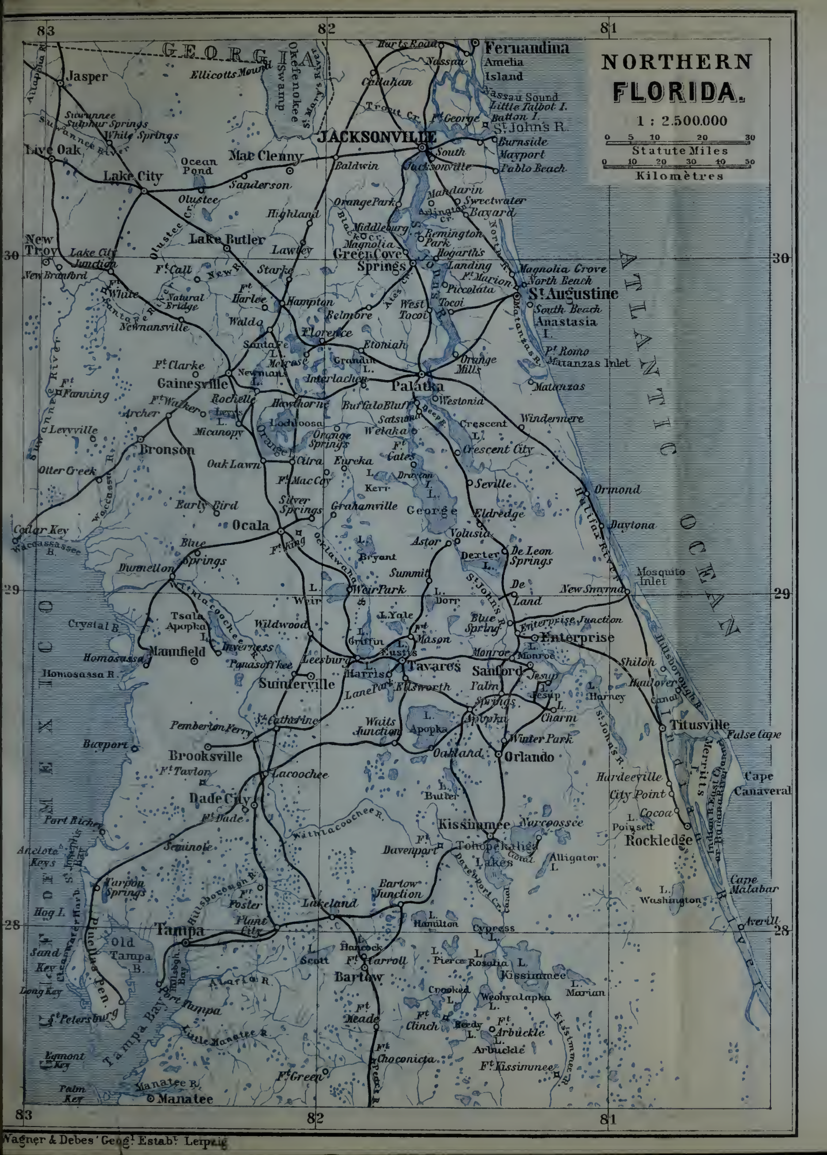
Von New York (Pennsylvania R. R.) nach (228 M.) *Washington* s. R. 29, 38, 39; von Washington nach (344 M.) *Richmond* s. R. 63; von Richmond nach (862 M.) *Savannah* s. R. 70.

Weiter in südl. Richtung auf dem *Savannah, Florida & Western Railroad.* Die Landschaft ist ziemlich einförmig, doch werden für den von N. kommenden Reisenden die „spanischen Bayonette" (Yucca filamentosa) und andere Spuren südlicher Vegetation interessant sein. Bei (878 M.) *Way's* überschreitet die Bahn den *Ogeechee* und jenseit (908 M.) *Johnston* den *Ocmulgee;* bei (919 M.) *Jesup* kreuzt sie die Bahn von Atlanta nach Brunswick (S. 310).

958 M. *Waycross*, Knotenpunkt für Bainbridge, Jacksonville (s. unten), Brunswick (S. 310) und *Albany* (S. 321). Viel Birnengärten.

Von Waycross nach Bainbridge, 141 M., Eisenbahn in 4½-8 St. — Von (34 M.) *Dupont* führt eine Zweigbahn nach *Live Oak* (S. 332) und *Gainesville* (S. 329). — 104 M. **Thomasville** (76m; *Mitchell Ho.*, *Piney Woods Hotel*, $ 4), besuchter Winteraufenthalt (5514 Einw.) auf einem mit Kiefernwäldern bedeckten Plateau, mit Theater und zahlreichen hübschen Promenaden zu Fuß und Wagen (Glen Arvern, Paradise Park etc.). Die Stadt erhält ihr Wasser aus einem 580m tiefen artesischen Brunnen und ist von Obstgärten umgeben, in denen namentlich die vorzügliche „Le Conte" Birne gezogen wird. — Von (132 M.) *Bainbridge Junction* führt eine Zweigbahn nach (30 M.) *Chattahoochee.* — Von (141 M.) *Bainbridge* kann man auf dem Albany Midland R. R. nach *Montgomery* (S. 304) weiterfahren.

Jenseit (993 M.) *Folkstone* überschreitet die Bahn den *St. Mary's River* und betritt *Florida* (den „Everglade State"). Bei (1014 M.) *Callahan* kreuzt sie den Florida Central R. R. von *Fernandina* (S. 322) nach *Baldwin* und *Cedar Key* (vgl. S. 329). — 1034 M. *Jacksonville*, s. S. 321. Von hier nach (1071 M.) *St. Augustine* s. S. 322; nach (1274 M.) *Tampa* s. S. 327.


NORTHERN FLORIDA.
1 : 2.500.000
Statute Miles
Kilomètres
GEORGIA
JACKSONVILLE
Fernandina
St Augustine
Palatka
Gainesville
Ocala
Tampa
Orlando
Titusville
ATLANTIC OCEAN
MEXICO
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig



St. AUGUSTINE.
1 : 30.400
Statute Mile.
Metres.
North River
St. Sebastian River
St. Sebastian R.
NORTH CITY
Orange St.
Cemetery
Fort Marion
Grace Church
Municipal Build.gs
Memorial Presb. Church
Depot
New Augustine
Cathedral
Central Wharf
King St. or Alameda
Villa Zorayda
Bridge St.
St. Francis Barracks
Military Cemetery
Alicia Hospital
BUENA ESPERANZA
Water Park
MATANZAS BAY
ANASTASIA ISLAND
S. Beach
Quarry Cr.
Matanzas River
Wharf
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig.

b. Richmond and Danville Railroad.

Eisenbahn bis (1276 M.) *Jacksonville* in 40 St., bis (1313 M.) *St. Augustine* in 43-44 St., bis (1516 M.) *Tampa* in 48 St. (Fahrpreise wie oben). Der „Vestibuled Train" verläßt New York um 4.30 Nm.

Von New York bis (228 M.) *Washington* s. R. 29, 38, 39; von Washington bis (878 M.) *Atlanta* s. S. 303.

Von Atlanta geht der Zug auf dem Geleise des *Central Railroad of Georgia* bis (981 M.) *Macon* (S. 309), an einer Anzahl unbedeutender Stationen vorbei. Bei Macon teilt sich die Bahn; weiter auf dem südwestlichen Bahnzweige. — 1088 M. *Albany*, am *Flint River*, ist Knotenpunkt von Bahnen nach *Montgomery* (S. 304) und *Thomasville* (S. 320).

Weiter in ö. Richtung (l.) auf dem *Brunswick & Western R. R.* (unbedeutende Stationen). 1200 M. *Waycross* und von da bis

1276 M. *Jacksonville* s. S. 320.

c. Dampfbootfahrt.

Dem Reisenden, der die Seefahrt vorzieht, bieten sich verschiedene Kombinationen für die Reise von New York nach Florida.

Die Dampfer der *Clyde Steamship Co.* fahren 3mal wöchentlich von New York (Pier 29, East River) nach *Charleston* und *Jacksonville* (3 Tage; Fahrpreis $ 25).

Ein Steamer der *Mallory Co.* fährt jeden Freit. 3 U. Nm. von New York (Pier 21, East River) nach *Brunswick* (60 St.) und *Fernandina* (S. 322, 3½ Tage; Fahrpreis $ 21). Von Fernandina nach Jacksonville Eisenbahn in 1½ St. (S. 322; durchgehendes Billet $ 22.50).

Dampfer der *Ocean Steamship Co.* fahren von New York (Pier 35, North River) 4mal wöchentlich nach *Savannah* (2-2½ Tage, $ 20, bis Jacksonville $ 25), und von Boston (Lewis' Wharf) 1mal wöchentlich ebendahin (3 Tage; $ 22). Eisenbahn von Savannah nach Jacksonville s. S. 320.

Ein Dampfer der *Old Dominion Line* fährt von New York (Pier 26, North River) täglich nach *Norfolk* (S. 299; 22-25 St., $ 8), von wo man die Fahrt nach S. auf der *Seaboard Line* über *Weldon* fortsetzen kann (vgl. S. 299).

Jacksonville. — Hotels. Windsor, St. James, $ 4; Everett Ho., Carleton, Oxford, $ 3; Duval, von $ 2½; Glenada, $ 2½-3½; Grand View, Tremont, $ 2-3. — *Boarding Houses* wöchentlich $ 8-15. Möblierte Zimmer wöchentlich $ 4-10.

Tramways fahren durch die Hauptstraßen und nach den Vorstädten (5 c.). Cab von den Bahnhöfen oder Landeplätzen zum Hotel, jede Person 25 c. — Dampfboote fahren den *St. John's River* hinauf (S. 324), sowie nach *Mayport*, *Charleston*, *Savannah*, *New York*, *Boston* etc. — Boote zum Rudern und Segeln am untern Ende von Market Str., die Stunde 25 c.

Post Office, Bay Str., Ecke von Market Str.

Jacksonville, die wichtigste Handelsstadt Florida's (17 201 Einw.), am l. Ufer des *St. John's River* 22 M. von seiner Mündung in das atlantische Meer, wurde 1822 gegründet und nach Gen. Andrew Jackson benannt. Es wird als Winteraufenthalt wegen seines trocknen und gleichmäßigen Klimas viel besucht (Durchschnitts-Temperatur im Winter 10° R.), bietet aber dem Touristen wenig. Bedeutender Handel in Obst, Holz und Getreide; auch einige Fabriken sind vorhanden. Die Haupt-Geschäftsstraßen sind *Bay Street* und *Forsyth Street*, parallel dem St. John's River, sowie die rechtwinkelig von diesem

auslaufenden *Laura Street* und *Ocean Street.* Die Hauptstraßen sind mit Holzpflöcken gepflastert und vielfach mit Pomeranzen- und anderen Bäumen bepflanzt.

Die *Sub-Tropical Exhibition,* bei den städt. Wasserwerken, $^3/_4$ M. vom Fluß (Tramway über Hogan Str.), ist einen um den andern Winter geöffnet und gewährt eine gute Übersicht über die Produkte von Florida (Eintr. 25 c.). Angenehme Spazierfahrten auf den Strandwegen nach N. und S. (über den Fluß). Die meisten andern Straßen sind sandig und zum Fahren wenig geeignet. Treffliche Aussichten auf Stadt und Fluß von den Uferhöhen im NO. und NW.

Von Jacksonville nach Fernandina, 33 M., Eisenbahn in $1^1/_2$ St. — **Fernandina** (*Strathmore*, \$ $2^1/_2$-4), Hafenort mit 2803 Einw., auf der W.-Seite von *Amelia Island* an der Mündung des *Amelia River* gelegen, wurde von den Spaniern 1632 gegrüdet. Es besitzt den schönsten Hafen südwärts von der Chesapeake Bay und treibt Handel in Schiffsvorräten und Holz. Dampfboote gehen von hier nach New York, Charleston, den Häfen von Georgia, England etc. Fernandina wird auch als Winteraufenthalt besucht. Eine schöne Straße führt nach (2 M.) *Amelia Beach*, mit gutem Badestrand. Lohnender Ausflug nach *Cumberland Island.* — Von Fernandina nach *Baldwin* und *Cedar Key* s. R. 75.

Von Jacksonville nach Pablo Beach, 17 M., Jacksonville & Atlantic Railroad (Fähre vom Ende von Newnan Str.) in 1 St. — **Pablo Beach** (*Ocean Ho.; Pablo*), einer der besuchtesten Sommeraufenthalts- und Seebadeorte Florida's, hat einen herrlichen Badestrand, an welchem entlang man bis (6 M.) *Burnside* oder *Mayport* fahren kann, zwei Orten an der Mündung des St. John, die auch mit Dampfboot oder Fähre von Pine Str., sowie mit Eisenbahn am S.-Ufer zu erreichen sind. Von Mayport kann man mit Segelboot *Fort George Island* besuchen.

Von Jacksonville nach *St. Augustine* s. unten; den *St. John's River* hinauf s. S. 325; nach *Tallahassee*, *Pensacola* und *New Orleans* s. R. 77; nach *Tampa* s. R. 75.

72. Von Jacksonville nach St. Augustine.

37 M. Jacksonville, St. Augustine & Indian River Railway in $1^1/_3$-$1^1/_2$ St. (\$ 1.50). Bahnhof in Jacksonville am Bridge Str. Viaduct.

Jacksonville s. S. 321. Die Bahn überschreitet den *St. John* auf einer 402m l. Stahlbrücke und durchschneidet die Vorstadt *South Jacksonville.* Weiter an Orangenhainen vorbei, dann meist durch Kiefernwald. Zwischen (14 M.) *Sweetwater* und (16 M.) *Bayard* über den *Arlington.* — 32 M. *Magnolia Grove.*

37 M. **St. Augustine.** — Hotels. *Ponce de Leon (Pl. a; B 4), von \$ 5; *Alcazar (Pl. b; B 4), von \$ 4; *Cordova (Pl. c; C 4), von \$ 4; diese unter derselben Direktion; *San Marco (Pl. d; B 3), vor dem Stadtthor, \$ 4; Florida Ho. (Pl. e; B 3), Magnolia, \$ 3-4; Valencia, Barcelona, \$ $2^1/_2$. — *Boarding Houses* wöchentlich \$ 8-15. — *Hotel-Omnibusse* und *Wagen* warten am Bahnhof ($^3/_4$ M. von der Stadt; Person 25 c., Koffer 25 c.).

Wagen die Stunde \$ $1^1/_2$-3, Tag \$ 4-5; *Reitpferde* \$ 1 und \$ 3. — *Boot* mit Schiffer die Stunde von 25 c. an, Tag \$ 2-5. — Post Office, Plaza de la Constitucion.

St. Augustine (Accent auf der ersten Silbe), interessantes und malerisches Städtchen mit (1890) 4742 Einw., liegt am atlantischen Ocean unweit des Südendes einer schmalen, durch die Flüsse *Matanzas* und *St. Sebastian* gebildeten Halbinsel, gegenüber von *Anastasia*

Island. Die Umgegend ist flach, sandig und von Palmettogebüsch überwuchert. Die älteren Straßen sind alle sehr eng; die alten spanischen Häuser sind aus „Coquina" (einer Art Muschelkalkstein) erbaut und haben zum Teil überhängende Balkone. Die Gärten und Squares prangen in südlicher Vegetation: Palmettos (Pflaumpalmen), spanischen Dolchen, Orangen- und Citronenbäumen, Dattelpalmen, Magnolien und Bananen. St. Augustine wird jährlich von 5-6000 Wintergästen besucht; das Klima ist mild und gleichmäßig, die durchschnittliche Jahrestemperatur 17°, im Winter $11{,}_5$° R.

Im J. 1512 landete der Spanier Ponce de Leon bei der indianischen Stadt *Seloy* (auf oder nahe bei der Stelle des heutigen St. Augustine), um den „Jugendbrunnen" zu suchen, schiffte sich aber, da er ihn nicht fand, wieder ein. Fünfzig Jahre später (1564) landete eine Kolonie franz. Hugenotten unter René de Laudonnière fast an derselben Stelle, zog aber bald an den St. John's River. Die Niederlassung einer protestantischen Kolonie in seinen transatlantischen Besitzungen erregte den Unwillen Philipps II. von Spanien, der alsbald eine Expedition unter Don Pedro Menendez de Avilo aussandte, um die Eindringlinge zu vertilgen. Menendez landete bei Seloy am 8. Sept. 1565, fand die Indianer friedlich gestimmt und erbaute das Fort *San Augustin.* St. Augustine ist daher eine der ältesten dauernden Niederlassungen von Europäern im heutigen Unionsgebiet. Die Spanier zerstörten dann unverweilt das von den Protestanten erbaute *Fort Carolina* und machten seine Bewohner nieder. Während des nächsten Jahrhunderts erlitt St. Augustine mancherlei Schicksale. Es wurde 1586 von Sir Francis Drake und 1665 von Capt. John Davis geplündert und wiederholt von Indianern, Franzosen, Caroliniern und Georgiern angegriffen. Im J. 1763 wurde St. Augustine mit dem übrigen Florida an England abgetreten, aber 10 Jahre darauf an Spanien zurückgegeben. Unter britischer Herrschaft hatte es gegen 290 Hausbesitzer und 900 Neger. Im J. 1821 kam St. Augustine an die Verein. Staaten und wurde nun als Winteraufenthalt bekannt, doch kamen Besucher in größerer Zahl erst seit Beendigung des Seminolenkrieges (1842) hierher. Spanier giebt es in St. Augustine nicht mehr, da alle bei der britischen oder amerikanischen Besitzergreifung ausgewandert sind; doch sind noch einige Abkömmlige einer 1769 hier eingewanderten Kolonie aus Minorca vorhanden.

Im Mittelpunkt der Stadt liegt die *Plaza de la Constitucion (Pl. B 4), ö. bis zur Seemauer und dem *Matanzas* sich erstreckend, jenseit dessen man die Insel *Anastasia* erblickt (S. 324).

Das *Denkmal* in der Mitte des Square wurde zu Ehren der spanischen liberalen Konstitution von 1812 errichtet, wonach der Platz benannt ist. An der O.-Seite der *alte Markt*, irrtümlich Sklavenmarkt genannt. An der N.-Seite ein *konföderiertes Kriegsdenkmal.* Die *röm.-kath. Kathedrale*, gleichfalls an der N.-Seite, wurde nach dem Brande von 1887 in größerm Maßstabe erneut. W. das *Postamt*, s. die *Episcopal Church.*

An der S.-Seite des Plaza entlang führt die Alameda *(King Str.)* zu einer Gruppe malerischer *Neubauten im spanisch-maurischen Stil (Pl. B 4): r. das große *Ponce de Leon Hotel*, l. das *Córdova Hotel*, der *Alcazár* und die *Villa Zorayda* (kein Hotel). Diese als Bauwerke höchst sehenswerten und mit dem denkbar größten Luxus eingerichteten Hotels sind von schönen exotischen Gärten umgeben.

Die von der NW.-Ecke der Plaza nach N. auslaufende St. George Street (Pl. B 3, 4) ist eine der altertümlichsten und malerischsten Straßen der Stadt. Sie führt an den neuen *Municipal Buildings* vorbei und endet bei den Überresten des alten ***Stadtthors** (Pl. B 3), zwei 6m h. Pfeilern, an die sich Bruchstücke von Coquina-Mauern

anlehnen. Auf der Innenseite der Pfeiler befinden sich zwei steinerne Schilderhäuschen. Das Thor stammt aus spanischer Zeit, doch ist sein genaues Alter nicht bekannt. Vor dem Thore (l.) der alte *Hugenottenfriedhof* und das große *San Marco Hotel* (S. 322). Wir wenden uns hier r. zum Besuch des ***Fort Marion** (Pl. B 3), des interessantesten Überrestes der alten Stadt, am Matanzas, am N.-Ende des Seedammes (10-4 frei zugänglich; dem Sergeanten, der die Besucher begleitet, ein Trkg.).

Menendez (S. 323) baute in dieser Gegend ein hölzernes Fort (*San Juan de Piños*). Das jetzige Fort, aus Coquina, wurde nach einer Bauzeit von fast 100 Jahren 1756 vollendet. Die Spanier nannten es *San Marco;* seinen jetzigen Namen erhielt es 1821. Das Fort ist nach Vauban'schem System angelegt, mit Bastionen an den vier Ecken, jede von einem Turm geschützt, und mit Graben und Glacis umgeben. Eingang über eine Zugbrücke, über deren beiden Ende das spanische Wappen und eine spanische Inschrift angebracht sind. Im Innern werden die *Kapelle*, der *Kerker* und die Kasematte gezeigt, aus der der Seminolenhäuptling Coacoochee, der hier mit Osceola gefangen gehalten wurde, während des Seminolenkriegs (1835-42) entkam.

Der Sea-Wall (Pl. B 3, 4), der an der Wasser-Batterie des Forts beginnt und sich 3/4 M. nach SW. erstreckt, gewährt einen schönen Spaziergang. Er wurde 1835-42 erbaut und besteht aus mit Granit gedeckter Coquina. Am S.-Ende die **St. Francis Barracks,** an der Stelle des ehem. Klosters San Francisco, dessen Coquina-Mauern beim Bau der Kaserne zum Teil benutzt wurden. Das Aufziehen der Wache und die Parade, mit Militärmusik, ziehen stets Zuschauer an. — Etwas weiter s. der *Militärfriedhof*, mit Denkmälern von „Dade's Commando" (Pl. B 5; S. 330) und andern im Seminolenkriege gefallenen Soldaten (Erlaubnis zum Eintritt durch den Adjutanten). Unweit südl. das neue *Alicia Hospital* (Pl. B 5).

Zu erwähnen sind ferner *Grace Church* (methodistisch-bischöfl.; Pl. B 3) an der Ecke von Cordova Str. und Carrère Str., und die geschmackvolle **Memorial Presbyterian Church* (Pl. A 3), unweit des Bahnhofs, von Mr. H. M. Flagler zum Gedächtnis seiner Tochter errichtet. — Das Museum des *St. Augustine Institute of Natural Science*, 27 Alcazar Court, ist Besuchern zugänglich.

Der Hafen von St. Augustine ist zum Rudern und Segeln trefflich geeignet; Ausflüge nach *Matanzas* (im S.), den *North River* hinauf, etc. Im Meer, 3 1/2 M. von Matanzas, eine warme Schwefelquelle. Auf der Insel *Anastasia* (Fähre vom Central Wharf; Eisenbahn quer durch die Insel) verdienen die *South Beach*, der *Leuchtturm* und die alten *Coquina-Brüche* einen Besuch. *North Beach* ist ein beliebtes Ausflugsziel zu Wagen und zu Pferde; hier und in Matanzas gute Gelegenheit zum Fischfang (Seebarsch etc.).

73. Der St. John's River.

Vgl. Karte S. 320.

Dampfboote der *Clyde's St. John's River Line* von Jacksonville täglich (außer Sa.) 3.30 Nm. nach *Palatka*, *Blue Springs*, *Sanford* (16 St.; $2) und *Enterprise* (15 1/2 St.; $2). Andere Dampfer fahren nach Green Cove Springs, Palatka etc. — Man gewinnt Zeit, wenn man von Jacksonville bis Palatka die Bahn benutzt (56 M., in 1 3/4-2 St.). Auch von St. Augustine her erreicht man das Dampfboot in Palatka (Eisenbahn von St. Augustine, 28 M. in 1 1/4-1 1/2 St.).

Diese Fahrt bietet landschaftlich nicht viel Abwechselung, ist aber wegen der üppigen halbtropischen Vegetation lohnend. Der St. John's River ist c. 400 M. lang und gleicht in seinem untern Lauf einer Schnur von 1/2-6 M. breiten Seen.

Die Bezeichnung r. und l. gilt in der nachstehenden Beschreibung für die Fahrt flußaufwärts.

Jacksonville s. S. 321. — 10 M. (r.) *Black Point.*

14 M. (r.) *Orange Park* (Eisenbahn-Station); gegenüber (l.) *Mandarin*, einst Winteraufenthalt von Mrs. Harriet Beecher Stowe, Verfasserin von „Onkel Toms Hütte" (S. 83).

24 M. (r.) *Magnolia Point*, eine der höchsten Uferhöhen.

24 1/2 M. (r.) Mündung des *Black Creek* (8 M. weit schiffbar).

25 M. (l.) *Remington Park.*

28 M. (r.) **Magnolia Springs** (*Hotel*, $3-5; Eisenbahn-Station), von Brustkranken besucht, in Pinien- und Orangenhainen gelegen.

30 M. (r.) **Green Cove Springs** (*Clarendon*, $3-4; *St. Clair*, *St. Elmo*, $2-3), besuchtes Bad mit ergiebiger Schwefelquelle (20° R.), die zum Baden und Trinken benutzt wird. Ein schöner Weg führt am Fluß entlang nach (2 M.) *Magnolia* (s. oben).

38 M. (l.) *Hogarth's Landing.*

44 M. (l.) *Picolata*, eine alte spanische Ansiedelung.

49 M. (l.) *Tocoi*, Knotenpunkt einer (unbenutzten) Bahn nach (18 M.) St. Augustine (S. 322).

63 M. (l.) *Orange Mills*, mit schönen Orangenhainen.

75 M. **Palatka** (*Putnam Ho.*, $4-6; *Graham's*, $3; *St. George's*; Tramway zwischen den Eisenbahnstationen 5 c.), die größte Stadt am St. John oberhalb Jacksonville (3030 Einw.), in anmutiger Lage, wird als Winteraufenthalt viel besucht und ist ein wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt, sowie Abfahrtsort der kleinen Ocklawaha-Steamer (S. 326).

Von Palatka nach Ormond, Titusville und Rockledge, 102 M., Eisenbahn in 3 St. Nächste Verbindung zwischen Jacksonville oder St. Augustine und dem Indian River (R. 76). — Über den *St. John's River* nach (2 M.) *E. Palatka* und (5 M.) *San Mateo.* — 22 M. *Windemere.* — 46 M. **Ormond** (*Ormond*, $4-5; *Coquina*, $3), Winteraufenthaltsort am *Halifax River*, mit schönen Uferpromenaden, ist einer der Ausgangspunkte für den Besuch des Indian River (S. 330). — 52 M. **Daytona** (*Palmetto*, $3-3 1/2; *Ocean View*, *Fountain City*, $2-3) am Halifax River, mit schönen Alleen, wird gleichfalls als Winteraufenthalt besucht. — 67 M. **New Smyrna** (*Atlantic Ho.*, *Ocean Ho.*, $3), am *Hillsborough River* (S. 328), von Sportsmännern besucht, wurde 1767 von Einwanderern aus Minorca unter Führung des Engländers Trumbull gegründet. Eisenbahn nach *Blue Springs* s. S. 327. — 82 M. **Titusville** (*Grand View*, *Indian River*, $3), nahe beim obern Ende des Indian River (S. 330), ist der gewöhnliche Ausgangspunkt für den S. 330 beschriebenen Ausflug. — 88 M. *Hardeeville* (S. 330); 94 M. *City Point* (S. 331); 100 M. *Cocoa* (S. 331). — 102 M. *Rockledge*, Endpunkt der Bahn, s. S. 331.

Von Palatka nach *Sanford* s. S. 327; nach *St. Augustine* s. S. 322; nach *Jacksonville* (per Bahn) s. S. 321. Bahnen führen von hier auch nach *Lake City* (S. 331) und *Gainesville* (S. 329). Dampfboot nach *Crescent City* (S. 326).

Oberhalb Palatka wird der Pflanzenwuchs üppiger und nimmt einen exotischen Charakter an: Cypressen, Orangenbäume, Magnolien, Palmettos, Wassereichen (Quercus aquatica), Azaleen,

Reben etc. bedecken die Ufer in dichten Massen. Der Flußlauf ist anfangs schmal und gewunden.

77 M. (l.) *Hart's Orange Grove*, eine der ergiebigsten Orangenpflanzungen in Florida.

84 M. (l.) *Westonia.* Gleich oberhalb mündet der *Deep River*, den der Crescent Lake Steamer nach *Crescent City* hinauffährt. Bei —

87 M. *Buffalo Bluff* überschreitet die Bahn den St. John (S. 327).

93 M. (l.) *Satsuma*, mit schönen Orangenhainen.

100 M. (l.) *Welaka* (McClure Ho., $ 3), an der Stelle indianischer und spanischer Niederlassungen, liegt der Mündung des *Ocklawaha* (s. unten) schräg gegenüber.

106 M. (r.) *Fort Gates.* Der Fluß erweitert sich zum **Lake George*, 15 M. lang und 5-6 M. breit. Auf *Drayton Island* schöne Orangenhaine. R. mündet der Ausfluß von *Lake Kerr.* — Der St. John verengt sich wieder.

134 M. (l.) *Volusia*, an der Stelle einer alten spanischen Mission. — (r.) *Astor.* — Bald darauf fährt das Dampfboot über den *Dexter Lake.* Von

162 M. (l.) *De Land Landing* führt eine kurze Zweigbahn nach *De Land* (Parceland, $ $2^1/_2$-3), mit „Universität". — Von

168 M. (l.) *Blue Springs* (S. 327), mit merkwürdiger Quelle, führt eine Bahn nach *New Smyrna* (S. 325).

174 M. (r.) Mündung des *Kissimmee River* (nicht mit dem S. 328 erwähnten zu verwechseln). — Etwas weiter passiert das Boot eine zweite Eisenbahn-Drehbrücke und tritt in den *Lake Monroe* (5 M. breit), an dessen N.-Seite (198 M.) *Enterprise* (S. 327) liegt, an der S.-Seite (193 M.) *Sanford* (S. 328).

Oberhalb des Monroe-Sees ist der St. John noch auf einer langen Strecke für Dampfschaluppen fahrbar, und Sportsmänner und Touristen dringen zuweilen bis zum *Lake Harney* vor (Führer etc. in Sanford zu haben).

74. Der Ocklawaha River.

Vgl. Karte S. 320.

Dampfboot von *Palatka* jeden Vorm. 10 U. nach (135 M.) *Silver Springs* (20 St., abwärts 15 St.; Fahrpreis $ 7 incl. Mahlzeiten und Bett). Die Boote sind klein, aber leidlich komfortabel.

Dieser Ausflug ist bei einem Besuch Florida's nicht zu versäumen. Der *Ocklawaha („dunkles, gekrümmtes Wasser") fließt aus *Lake Griffin*, fast in der Mitte von Florida, aus und mündet nach einem Lauf von 280 M., wovon c. 200 für kleine Dampfer fahrbar sind, in den St. John's River (S. 325). Fast der ganze Lauf des Flusses geht durch einen ungeheuren Cypressensumpf, und er hat kein Ufer außer den aus den aus dem Wasser hervorragenden Baumstämmen. Die moosbehangenen Cypressen machen einen höchst phantastischen und malerischen Eindruck, namentlich wenn die schrägen Strahlen der auf- oder untergehenden Sonne darauf fallen oder beim Lichte der Kienfackeln, die Nachts dem Schiffe seinen Weg erhellen. Alligatoren, Schlangen, Schildkröten, Wasser-Truthühner, Reiher und andere Vögel von leuchtendem südlichen Gefieder beleben das Dickicht. Schießen vom Dampfboot aus ist verboten.

Von Palatka auf dem St. John's River bis (25 M.) *Welaka* s. oben. Das Dampfboot wendet sich hier r. (W.) in den schmalen

Ocklawaha. Nachstehend folgen einige der wichtigeren Landestellen, doch ist keine derselben von Bedeutung.

32 M. *Davenport;* 48 M. *Blue Spring;* 56 M. *Fort Brooke.* — Bei (57 M.) *Orange Springs* mündet r. der *Orange Creek* in den Ocklawaha, der sich hier scharf nach l. (S.) wendet. — 70 M. *Isola;* 74 M. *Forty Foot Bluff;* 85 M. *Eureka.* — Bei dem ($85^1/_2$ M.) **Gate of the Ocklawaha* fährt man zwischen zwei mächtigen Cypressen hindurch, die für das Boot kaum Raum lassen. Etwa 5-6 M. weiter kommt man an einer Zwillings-Cypresse (l.) vorbei, wo zwei Stämme zu einem einzigen verwachsen sind. — 97 M. *Hell's Half Acre* (Insel); 100 M. *Gore's;* 106 M. *Durisoe's;* 115 M. *Grahamville.*

Weiter (126 M. von Palatka) verläßt das Boot den schlammigen Ocklawaha, tritt aus dem Walde heraus und fährt r. den krystallklaren *Silver Springs Run* hinauf.

135 M. **Silver Springs** *(Bahnrestaurant)*, die größte und eine der schönsten Quellen Florida's, ist vielleicht der von Ponce de Leon gesuchte „Jugendbrunnen“ (S. 323). Das Wasser ist wundervoll klar und durchsichtig, sodaß man kleine Gegenstände auf dem Boden (20m tief) deutlich erkennt. Man kann auf dem Teich in einem kl. Boot umherfahren.

Silver Springs ist Station des *Florida Central and Peninsular Railway.* — *Ocala* (S. 330) liegt 6 M. w.

Der obere Lauf des Ocklawaha, oberhalb Silver Springs, wird von Touristen selten besucht.

75. Von Jacksonville nach Tampa.

Vgl. Karte S. 320.

a. Über Sanford.

240 M. Eisenbahn in $8^3/_4$ St. (Fahrpreis $ 8; Schlafwagen $ 2). Jacksonville, Tampa & Key West Railway bis (125 M.) *Sanford* und South Florida Railroad von da bis (240 M.) *Tampa. Port Tampa* (S. 329), der Abgangsort von Dampfern nach Key West und Cuba, liegt 9 M. ($^3/_4$ St.) weiter w. Durchgehende Wagen von New York nach Tampa auf dieser Route (vgl. S. 319).

Von *Jacksonville* bis *Palatka* folgt die Bahn dem l. (W.) Ufer des selten sichtbaren *St. John* (S. 325). 28 M. *Magnolia Springs;* 29 M. *Green Cove Springs;* 41 M. *West Tocoi*, gegenüber von Tocoi (S. 325). — 56 M. **Palatka**, s. S. 325.

Bei (63 M.) *Buffalo Bluff* tritt die Bahn auf das O.-Ufer des St. John. Viel Orangenhaine. — 84 M. *Seville* (Seville, $ $3^1/_2$), mit hübschem kl. Bahnhof. *Lake George* (S. 326) liegt 4 M. w. — 99 M. *De Leon Springs.* — Bei (107 M.) *De Land Junction* kreuzt man die Bahn von *De Land Landing* (S. 326) nach *De Land* (S. 326), und bei (113 M.) *Orange City Junction* die Bahn von *Blue Springs* (S. 326) nach *New Smyrna* (S. 325). — 119 M. *Enterprise Junction*, Knotenpunkt der Indian River Division (s. unten).

Von Enterprise Junction nach Titusville, 40 M., Eisenbahn in $2^1/_2$ St. — 4 M. **Enterprise** (*Brock Ho.*, $ 3-4), an der N.-Seite von *Lake Monroe*, Sanford (S. 328) gegenüber, wird als Winteraufenthalt besucht. — 41 M. *Titusville* s. S. 325; von da nach (20 M.) *Rockledge* s. S. 325.

Die Bahn überschreitet den St. John bei seinem Austritt aus *Lake Monroe* (S. 326). — 121 M. *Monroe.*

125 M. **Sanford** (*Sanford Ho.*, $ 3-4; *San Leon*, $ 2-2½; *Bahnrestaur.*), betriebsames Städtchen von 2016 Einw. am S.-Ufer des fischreichen *Lake Monroe*, ist ein ziemlich bedeutender Eisenbahnknotenpunkt. Der St. John's River ist bis hierher für größere Fahrzeuge schiffbar.

Von Sanford nach Tarpon Springs und St. Petersburg, 152 M. *Orange Belt Railway* in 7½ St. — 9 M. *Pine Forest Inn*, als Winteraufenthalt besucht; 30 M. *Crown Point*, mit Limonenhainen; 35 M. *Oakland*, am *Lake Apopka*, mit großen Orangenhainen; 45 M. *Clermont*, am *Lake Mineola*, mit bedeutender Tomaten-Kultur; 75 M. *Lacoochee*, Knotenpunkt des Florida Central & Peninsular R. R. (R. 75 b). — 121 M. **Tarpon Springs** (*Tarpon Springs Hotel*, $ 3 4), angenehmer Badeort am mexikan. Golf, unweit der Mündung des *Anclote River*. In der Nähe (2 M. n.ö.) die Besitzung des verst. Herzogs von Sutherland. Am Anclote River, 3 M. w., liegt *Sponge Harbour*, von wo große Quantitäten Schwämme exportiert werden; angrenzend *Avoca Grove*, in Murphy's Liede „My Florida Home“ gefeiert. — 126 M. *Sutherland* (Gulf View, San Marino, $ 2½-4), beliebter Winterkurort. — 152 M. *St. Petersburg* (Detroit, $ 3), mit bedeutender Fischerei. Dampfboote gehen von hier nach *Port Tampa* (S. 329) und dem *Manatee River*.

Dampfboot von Sanford nach *Jacksonville* s. S. 321. — Sanford ist auch durch Eisenbahn mit *Lake Charm* und mit *Tavares* (am *Lake Eustis*) und *Leesburg* (S. 330) verbunden.

Von Sanford weiter auf dem *South Florida Railroad*, an unzähligen Seen vorbei. — 143 M. *Winter Park* (*Seminole Hotel, $ 4), ein reizender Winteraufenthalt. — 147 M. *Orlando* (San Juan, $ 3-4; Arcade, $ 2-3; Magnolia, $ 2), lebhaftes Städtchen von 3560 Einw., von Jagdliebhabern besucht. — 165 M. *Kissimmee* (The Tropical, $ 3-4), am *Tohopekaliga Lake*, gleichfalls von Sportsmännern viel besucht, ist Sitz der *Disston* oder *Okeechobee Co.*, die für die Kultivierung des Sumpflandes im S. viel gethan hat.

Der aus dem Tohopekaliga-See ausfließende *Kissimmee* fließt durch *Lake Kissimmee* in den großen *Lake Okeechobee*, der durch einen Kanal und den *Caloosahatchee River* mit dem Golf von Mexiko verbunden ist.

Von (193 M.) *Bartow Junction* führt eine Zweigbahn südl. nach (17 M.) *Bartow* und (91 M.) *Punta Gorda*.

Punta Gorda (*Punta Gorda Hotel*, $ 4), am *Charlotte Harbor*, die südlichste Bahnstation der Verein. Staaten, wird von den Morgan Steamers von New Orleans nach Key West und Cuba regelmäßig angelaufen (S. 329). Gute Gelegenheit zur Jagd und zum Fischfang auf dem *Peace River* und im Hafen (in der Nähe die besten Fischgründe fur „Tarpon“, S. 320).

208 M. *Lakeland* (65m; Tremont Ho., $ 3) ist gleichfalls Knotenpunkt einer Bahn nach Barton (und Punta Gorda), sowie einer Linie n. nach Lacoochee, Pemberton, Leesburg (S. 330), Ocala (S. 330) etc. — Bei (218 M.) *Plant City* kreuzt die Bahn den Florida Central Railway (S. 330).

240 M. **Tampa** (**Tampa Bay Hotel*, mit 1000 Betten, von $ 5; *Almeria*, $ 3½; *Plant Ho.*, $ 2½-3), die wichtigste Handelsstadt an der W.-Küste Florida's, mit 5532 Einw., liegt am obern Ende von *Hillsborough Bay* (dem ö. Arm von Tampa Bay) und an der Mündung des *Hillsborough River* und wird als Winteraufenthalt viel be-

sucht, besonders seit Eröffnung (1891) des großen Tampa Bay Hotel. Limonen- und Orangenhaine umgeben die Stadt; die Bucht wimmelt von Fischen (auch „Tarpon", S. 328) und ist von Wasservögeln, wie die Wälder des Festlandes von Rot- und anderm Wild belebt.

Ungefähr 20 M. s.ö. von Tampa, bei *Indian Hill*, finden sich eine Anzahl merkwürdiger Muschel-Grabhügel, die menschliche Überreste enthielten.

246 M. **Port Tampa** (**The Inn*, $4-5), auf der die Hillsborough Bay von *Old Tampa Bay* scheidenden Halbinsel, ist Abgangsort der Dampfer nach *Key West* und *Havana*, *Mobile*, *New Orleans*, *Centralamerika*, und verschiedenen Punkten an *Tampa Bay*, dem *Manatee River* etc. Wegen des seichten Wassers ist die Bahn mittels einer Trestle-Brücke fast 1 M. weit in die Bucht hinausgelegt; erst am Ende der Brücke ist das Pier, mit dem Hotel und andern Gebäuden.

Die Plant Line Steamers nach *Havana*, der Hauptstadt von Cuba, fahren 3mal wöchentlich im Winter und 2mal wöch. im Sommer (32 St.; Fahrpreis $21.25). Sie halten unterwegs in **Key West** (*Russell Ho.*, $3-4; Tramways; Wagen $1 die Stunde), der größten Stadt Florida's (1890 18080 Einw.), auf einer Insel der langen Kette der „Keys" oder kleinen Koralleninseln gelegen, welche der Halbinsel im S. vorgelagert sind. Der Name soll aus dem spanischen *Cayo Hueso* („Knocheninsel") entstanden sein, nach den zahlreichen von den spanischen Entdeckern aufgefundenen Menschenknochen. Unter den Bewohnern befinden sich viele Cubaner, die hier Cigarrenfabriken mit einer Jahresproduktion von 120-150 Millionen Cigarren errichtet haben. Andre Erwerbszweige sind Schwammfischerei, Schildkrötenfang und Tiefsee-Fischerei (Seebarben etc.). Die Stadt besitzt mehrere stattliche öffentliche Gebäude. Der treffliche Hafen wird durch das auf einer kl. Insel gelegene *Fort Taylor* geschützt. Key West ist nicht so warm als viele nördlicher gelegene Orte (Durchschnittstemperatur im Winter 17° R.) und seine reine Luft zieht viele Wintergäste an. Dampfboote gehen regelmäßig von Key West nach *Cedar Key* (s. unten), *Tampa* (S. 328), *Punta Gorda* (S. 328), *Biscayne Bay*, *New Orleans* (S. 333), *Galveston* (S. 427), *Baltimore* (S. 218), *New York* (S. 5) und *Havana* (12 St.).

Sand Key, 7 M. s.s.w. von Key West, ist der südlichste Punkt der Vereinigten Staaten.

b. Über Waldo und Ocala.

212 M. Florida Central & Peninsular Railroad in 9-11 St. (Fahrpreise wie oben; bis Ocala $3.90, bis Cedar Key $5.10).

Diese Bahn zweigt bei (19 M.) *Baldwin* von der Linie nach Tallahassee (und New Orleans, s. S. 331) l. (S.) ab und vereinigt sich mit der Bahn von Fernandina (S. 322) nach Tampa. — 26 M. *Maxville;* 33 M. *Highland;* 38 M. *Lawtey*, mit Orangengärten und Erdbeerkulturen. — 51 M. *Hampton* ist Kreuzungspunkt der Bahn von Palatka (S. 327) nach Lake City (S. 331). — 56 M. **Waldo** (*Waldo Ho.*, $3), Knotenpunkt für Cedar Key (s. unten).

Von Waldo nach Cedar Key, 71 M., Eisenbahn in 4½ St. — 14 M. **Gainesville** (*Arlington*, *Rochemont*, $2½-3; *Brown Ho.*, $2-4), Winterkurort mit 2790 Einw., ist Knotenpunkt von Bahnen nach Palatka, Ocala, Lake City etc. Der *Alachua Sink* und andre Naturmerkwürdigkeiten können von hier besucht werden. — Von (29 M.) *Archer* führt eine Zweigbahn durch einen reichen Phosphat-Distrikt nach (28 M.) *Eagle Mine*. — 71 M. **Cedar Key** (*Suwanee*, *Schlemmer*, $2½-3½; *Bettelini*, $2), Städtchen mit 1869 Einw., liegt auf einem kleinen „Key" (s. oben) vor der W.-Küste von Florida und hat einen Hafen von 4m Tiefgang. Es treibt Handel in Fischen, Schildkröten, Austern, Schwämmen und rotem Cedernholz für Bleistifte. Dampfer gehen

von hier nach New Orleans, dem Suwanee River, etc. — Der *Suwanee River*, bekannt aus dem Negerliede „The old folks at home" (von S. C. Foster), mündet c. 15 M. n. von Cedar Key in den Golf von Mexiko.

Bei (70 M.) *Hawthorne* kreuzt die Bahn die Linie von Palatka nach Gainesville (s. oben). Weiterhin führt sie am *Loch Loosa* entlang und überschreitet den ö. Arm von *Orange Lake*, an dessen S.-Ufer sie fast 1 M. weit die sog. *Mammoth Orange Groves* durchschneidet, mit 70000 Bäumen. 83 M. *Citra.* Von (98 M.) *Silver Springs Junction* führt eine Zweigbahn nach (2 M.) *Silver Springs* (S. 327). — 101 M. **Ocala** (*Ocala Ho.*, $ 3-4; *Montezuma*, $ 2-3), betriebsames Städtchen (2904 Einw.) in einem der fruchtbarsten Landstriche Floridas. Große Phosphatlager werden in der Umgegend ausgebeutet. Alle zwei Jahre findet hier eine halbtropische Ausstellung statt. Ocala ist auch Station des Florida Southern Railroad und Ausgangspunkt einer Bahn nach *Dunnellon* (am *Withlacoochee River*), *Crystal River* und (48 M.) *Homosassa* am Golf von Mexiko. — Von (127 M.) *Wildwood* führt eine Bahn nach *Leesburg* (S. 328), *Tavares* etc. — 135 M. *Panasoffkee*, am S.-Ende des gleichnam. Sees. — 4 M. n. von (146 M.) *St. Catherine* (Knotenpunkt des Florida Southern R. R.) wurde Major Dade mit 110 Mann am 25. Dez. 1835 von den Seminolen überfallen und erschlagen; nur 3 Mann entkamen. — 156 M. *Lacoochee* ist Knotenpunkt des Orange Belt Railroad nach (46 M.) *Tarpon Springs* (S. 328). — Bei (164 M.) *Dade City*, Knotenpunkt der Bahn nach *Bartow* und *Punta Gorda* (S. 328), der hübsche *Pasadena Lake*, mit kl. Hotel. — 189 M. *Plant City* s. S. 328; 210 M. *Ybor*, mit großen Tabaksfabriken (S. 329). — 212 M. *Tampa* s. S. 328.

76. Der Indian River.

Der *Indian River ist eigentlich ein langer schmaler Sund oder eine Lagune, die mit dem atlantischen Ocean parallel läuft und von ihm durch einen Landstreifen getrennt ist. Er ist mit dem Meere durch mehrere Einfahrten verbunden und sein Wasser ist salzig, wird aber durch zahlreiche Zuflüsse versüßt. Vom obern Ende, 12 M. n. von Titusville, bis zum S.-Ende bei Jupiter Inlet ist er c. 160 M. lang, während seine Breite von c. 40m in den Narrows (S. 331) bis zu 6 M. schwankt. Die Ufer sind mit üppigem tropischen Pflanzenwuchs bedeckt, der großem und kleinem Wild (darunter Bären, Pumas, Wildkatzen, Rotwild und Truthühner) Schutz gewährt, während das Wasser von Fischen wimmelt. Nachts phosphoresziert das Wasser manchmal stark. Die Apfelsinen des Indian River (Pflanzungen am W.-Ufer) sind berühmt.

Die Dampfer der Indian River Steamboat Co. gehen von *Titusville* (S. 325) täglich gegen 6 U. Vm. nach *Melbourne* (S. 331; Ankunft 1 U. Nm.) und 3mal wöchentl. nach *Jupiter* (S. 331; Fahrpreis $ 5.25; Abfahrt c. 7.30 Vm., Ankunft am nächsten Tage 5.15 Nm.). Die Verpflegung auf den Schiffen ist gut. — Man kann auch die Wasserfahrt in *Ormond* (S. 325) oder *Daytona* (S. 325) beginnen, von wo kleinere Dampfer auf dem *Halifax* und *Hillsborough River* (c. 60 M.) nach *Titusville* und *Rockledge* gehen, an *New-Smyrna* vorbei (Fahrpreis $ 2.50).

Titusville s. S. 325. Gegenüber liegt *Merritt's Island*, vom *Banana Creek* durchschnitten. Diese Insel teilt hier den Indian River in zwei Arme, deren östlicher *Banana River* heißt. Ö. von der Insel an der atlantischen Küste *Kap Canáveral*, mit Leuchtturm.

12 M. (r.) *Hardeeville.* — 14 M. (l.) *Courteney.*

14 M. (r.) *Faber's.* — 17 M. (r.) *Sharp's.* — 18 M. (r.) *City Point.* — 22 M. (l.) *Merritt.* — 24 M. (r.) *Cocoa.* — 25 M. (r.) *Hardee's.*

26 M. (r.) **Rockledge** (*Indian River Hotel*, $4; *Tropical*, $3; *New Rockledge*, $2½), gegenüber dem S.-Ende von Merritt's Island, von Brustleidenden und Jagdliebhabern besucht, ist Terminus des Jacksonville, St. Augustine & Indian River R. R. (S. 325).

31 M. (l.) *Georgiana.*

42 M. (l.) *Tropic*, auf der S.-Spitze von Merritt's Island, zwischen dem Indian und Banana River.

50 M. (r.) *Eau Gallie.*

51 M. (r.) *Melbourne*, mit mehreren kleinen Hotels ($1½-2). Der Indian River ist hier 2 M. breit.

60 M. (r.) *Malabar.* — 68 M. (r.) *Micco.* — 73 M. (l.) *Sebastian.* — 86 M. (l.) *Narrows.* Die Vegetation nimmt mehr und mehr einen tropischen Charakter an.

106 M. (r.) *St. Lucie;* gleich unterhalb (r.) *Fort Pierce.* Schräg gegenüber öffnet sich *Indian River Inlet.* Die breite Flußstrecke, durch die man nun fährt, heißt der *St. Lucie Sound.*

116 M. (r.) *Ankona.* — 123 M. (r.) *Eden.* Bedeutende Ananaszucht.

130 M. (r.) *Waveland.* — 133 M. (r.) *Sewell's Point*, an der Mündung des *St. Lucie River.* — Etwas weiterhin beginnen die *Narrows*, wo der Fluß an einigen Stellen kaum 30-40m breit ist.

154 M. **Jupiter Inlet** (*The Rockledge*, ein großes als Hotel benutztes Dampfboot, $3) ist der Endpunkt unserer Dampfbootfahrt. Vom *Leuchtturm* weite *Rundsicht. Etwa 1 M. südl. eine Rettungsboot-Station der Regierung. Interessant die nahen Mangrove-Dickichte und andre seltsame Erscheinungen der Pflanzenwelt.

Eisenbahn von Jupiter südl. zum (8 M.) **Lake Worth**, einem 22 M. langen, ½-1 M. br. See, der im Winter von Nordländern besucht wird (am Ufer mehrere Villen). Der See ist sehr fischreich (auch Tarpon, S. 328), die Vegetation von tropischer Üppigkeit (Kokospalmen etc.). Von *Juno*, dem Endpunkt der Bahn, fährt ein kl. Dampfer über den See nach (6 M.) *Oaklawn* (Oaklawn Ho., $2½), dem *Lake Worth Hotel* (8 M.; $4), *Palm Beach* (9 M.; Cocoa-nut Grove Ho., $3) und andern Landeplätzen.

77. Von Jacksonville nach Tallahassee, Pensacola und New Orleans.

614 M. Florida Central & Peninsular Railroad bis (208 M.) *River Junction* in 10-14 St.; Louisville & Nashville Railroad von da bis (614 M.) *New Orleans* in 14-15 St. (durchgehende Wagen; Fahrpreis $19.35, Schlafwagen $3.50).

Jacksonville s. S. 321. Die Bahn wendet sich nach W. und kreuzt bei (19 M.) *Baldwin* die Linie von Fernandina nach Cedar Key (s. S. 329). Bei (28 M.) *McClenny* über den S.-Arm des *St. Mary's River.* Bei (47 M.) *Olustee* wurden die Bundestruppen am 20 Febr. 1864 von den Konföderierten geschlagen. — 59 M. **Lake City** (*Central Ho.*, *Gee Ho.*, $2), hinter Bäumen versteckt und von zahlreichen Seen und Teichen umgeben, ist Sitz des Staats-Agrikultur-Kollegiums

und einer landwirtschaftl. Versuchsstation, sowie Knotenpunkt von Bahnen nach *Palatka* (S. 325), *Gainesville* (S. 239), *Macon* (S. 309) etc. — Bei (82 M.) *Live Oak* kreuzt die Bahn den Savannah, Florida & Western Railway und überschreitet bei (95 M.) *Ellaville* den rauschenden *Suwanee* (S. 330). — Jenseit (124 M.) *Greenville* über den *Aucilla.* — Von (138 M.) *Drifton* führt eine Bahn n. nach (4 M.) *Monticello* und *Thomasville* (S. 309). — 147 M. *Lloyd* (Bahnrestaur., M. 75 c.). Die Gegend wird hügeliger.

165 M. **Tallahassee** (85m; *Leon*, $3-4; *St. James*, $2-3), die Hauptstadt von Florida, mit 2984 Einw., auf einem baumbewachsenen Hügel schön gelegen. Die hervorragendsten Gebäude sind das *Capitol*, das *Court House* und das *West Florida Seminar.* Die Gärten sind herrlich, besonders in der Rosenzeit. Auf dem Friedhof das Grab des Prinzen Charles Murat († 1847), Sohnes des 1815 in Reggio erschossenen Königs von Neapel, der eine Virginierin heiratete und sich bei Tallahassee niederließ.

Hübsche Ausflüge zu Wagen nach dem fischreichen *Lake Jackson* (6 M.), *Lake Iamonia* (12 M.), *Lake Miccosukie* (18 M.), *Bellair* (6 M.) und *Wakulla Spring (15 M. südl.). Die Quelle (4½ M. von *Wakulla Station*, an der Zweigbahn nach *St. Mark's*) ist 32m tief und wunderbar klar. Sie ist auch mit Boot von St. Mark's zu erreichen (2 St.).

Ungefähr 2 M. jenseit Tallahassee liegt l. die Murat'sche Besitzung (s. oben). Weiter über den *Oclocknee.* Magnolien wachsen hier in Menge. — 189 M. *Quincy*, mit großen Tabakplantagen.

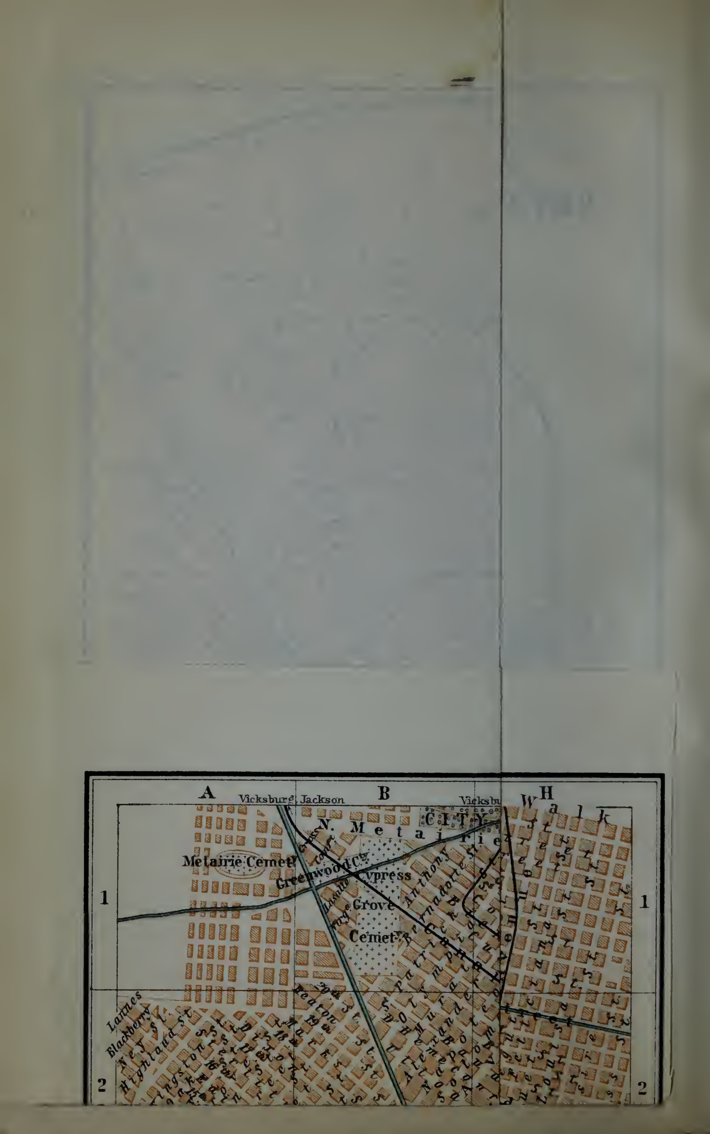
Bei (208 M.) *River Junction*, am *Appalachicola* (das Stationsgebäude auf einem Pfahlrost über dem Wasser), vereinigt sich unsere Bahn mit dem *Louisville & Nashville Railroad* (auch Anschluß an die Appalachicola River Dampfboote). Weiter auf langer Trestlebrücke über den Appalachicola, der 2 M. oberhalb durch die Vereinigung des *Flint* und *Chattahoochee* entsteht. — 234 M. *Marianna*, am *Chipola.* — 290 M. *De Funiak Springs* (Chautauqua Hotel, $2-2½). Jenseit (319 M.) *Crestview* über den *Shoal River.* — 349 M. *Milton* liegt am obern Ende von *Blackwater Bay.* Etwa 10 M. weiter auf 3 M. langer Trestle über die *Escambia Bay.* L. schöne Blicke auf das Meer.

369 M. **Pensacola** (*Escambia*, $3-4; *Merchants'*), an der gleichn. Bucht, 10 M. vom Golf von Mexiko, wurde 1696 von den Spaniern gegründet und hat jetzt 11750 Einw. Bedeutender Fisch- und Holzhandel. Die verfallenen *Forts St. Michael* und *St. Bernard* stammen zum Teil aus spanischer Zeit.

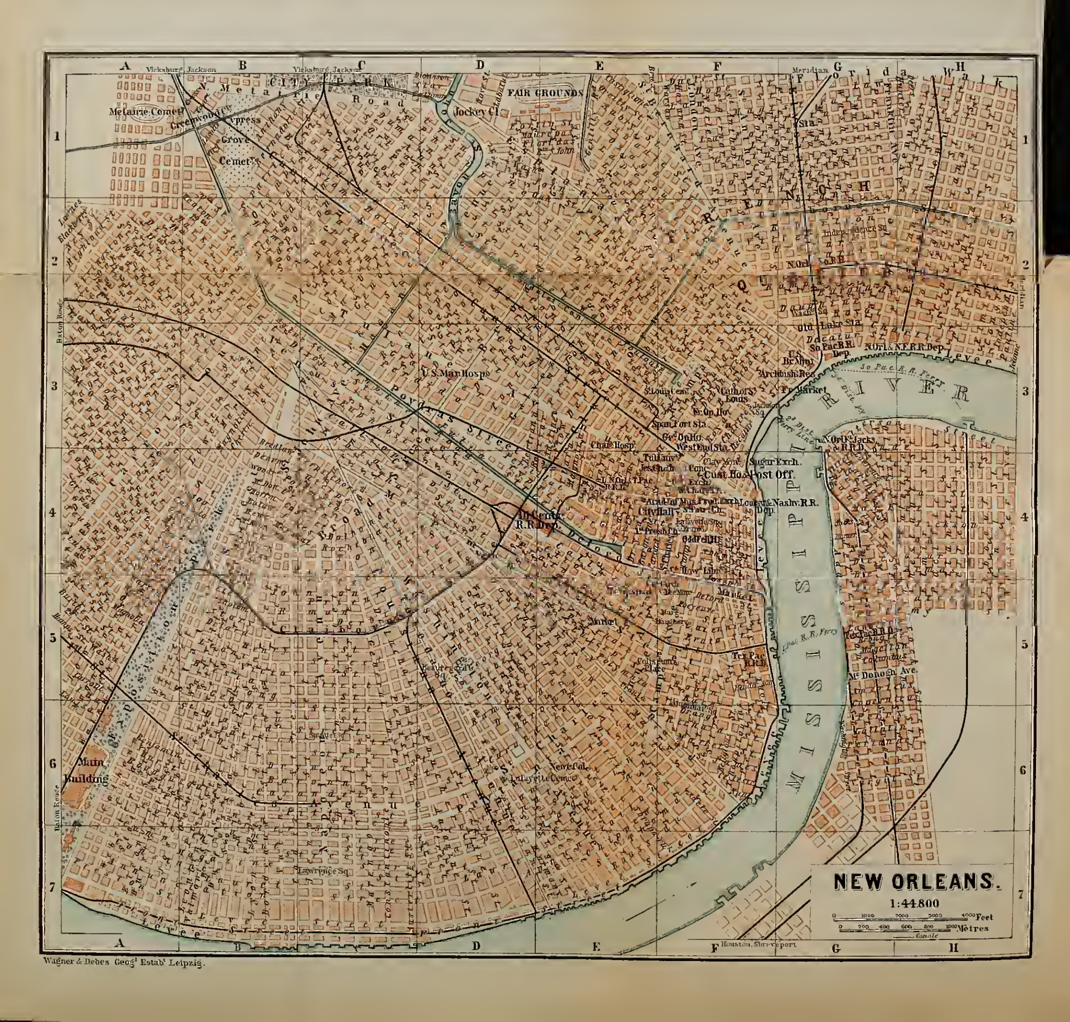
Ausflüge mit Lokaldampfboot zum *Navy Yard*, *Fort Barancas* und *Fort Pickens (Santa Rosa Island).* Auch Dampfboote nach *Havana.*

Die Bahn führt nun in n. Richtung am *Escambia River* entlang und tritt kurz vor (413 M.) *Flomaton* in den Staat *Alabama.* Von Flomaton nach (472 M.) *Mobile* und

614 M. *New Orleans* s. S. 333.



A
B
H
1
2
Vicksburg
Jackson
Vicksbu
N. Metairie
CITY
Walk
Metairie Cemet.
Greenwood Cy.
Cypress
Grove
Cemet.
Anthony
Bernadotte St
Lannes
Blackberry
Highland St
Beaton


NEW ORLEANS.
1:44.800
Feet
Metres
FAIR GROUNDS
CITY PARK
Metairie Road
Metairie Cemet.
Cypress Grove Cemet.
Jockey Cl.
U.S. Mar. Hosp.
Poydras Street
Cust. Ho. & Post Off.
Sugar Exch.
City Hall
Ill. Cent. R.R. Dep.
Louisv. & Nashv. R.R. Dep.
Tex. Pac. R.R.
McDonogh Ave.
MISSISSIPPI
RIVER
Main Building
Lawrence Sq.
Market
Wagner & Debes Geog. Estab. Leipzig.

78. New Orleans.

Bahnhöfe. *Louisville & Nashville* (Pl. F 4), an der Levee; *Illinois Central* (Pl. D E 4); *Louisville, New Orleans & Texas R. R.* (*Mississippi Valley*, Pl. E 4); *New Orleans & North Eastern* (*Queen & Crescent;* Pl. G H 3), an der Levee; *New Orleans & Southern* (Pl. G 2), in den Elysian Fields; *Southern Pacific* (Pl. G 3), *Texas Pacific* (Pl. F 5), beide an der Levee, mit Fähren über den Strom; *Fort Jackson* (Pl. G 3, 4), am W.-Ufer des Mississippi.

Hotels. Hotel Royal (Pl. a: F 3), St. Louis Str., nach dem Europ. Plan; St. Charles (Pl. b: F 4), St. Charles Str., $3-5; Denechaud (Pl. c: F 4), Ecke von Perdido und Carondelet Str.; Lafayette, $2-2½; Cosmopolitan, Europ. Plan. Ein wirklich gutes Hotel existiert in New Orleans bis jetzt nicht; wer länger als einen oder zwei Tage in New Orleans bleiben will, mietet am besten ein Zimmer und speist im Restaurant. — Boarding Houses sind in großer Zahl vorhanden; die vielen *Pensionen* und *Chambres garnies* im französischen Viertel werden in echt creolischem Stil geführt. Während des Karnevals (S. 334) funktioniert ein besonderes Wohnungsbureau.

Restaurants. Moreau, Canal Str.; Bezaudon, 107 Custom House Str.; Cassidy, 174 Gravier Str.; Denechaud, 8 Carondelet Str. (s. oben); Acme, 27 Royal Str.; Nicholl, 44 Camp Str.; Antoine, 65 St. Louis Str. — Zahlreiche *Cafés* im franz. Viertel. — Die **Märkte** von New Orleans sind mit Wild, Fischen, Obst und Gemüse auf das reichste versorgt und die hiesigen Restaurants haben Ruf. Zu den creolischen Gerichten, wegen deren New Orleans berühmt ist, gehört *Gumbo*, eine dicke Gemüsesuppe.

Tramways durchschneiden die Stadt in allen Richtungen (5 c.). — **Wagen** c. $1 pro Stunde; von den Bahnhöfen zum Hotel jede Person 50 c. — **Omnibus** warten bei den Hauptzügen (25 c.). — **Dampffähren** nach *Algiers*, *Gouldsborough* und *Gretna*, am andern Ufer des Mississippi. — **Dampfboote** fahren nach allen Punkten am *Mississippi* (vgl. R. 62), *Ohio* und *Missouri*, und nach *New York*, *Boston*, *Key West*, *Havana*, *Vera Cruz*, *Liverpool*, *Bremen*, und vielen andern amerikan. und europäischen Häfen.

Vergnügungslokale. *French Opera House* (Pl. F 3), Ecke von Bourbon Str. und Toulouse Str. (2000 Plätze); *Academy of Music* (Pl. F 4), *St. Charles Theatre* (Pl. F 4), St. Charles Str.; *Grand Opera House* (Pl. F 3), Canal Str. — Vgl. S. 336.

Post Office (Pl. F 4), Canal Str., 6.30 Vm.-7 Nm., So. 9-12 Vm.

New Orleans (sprich Nju Orlihns), die größte Stadt von Louisiana oder südl. von St. Louis, liegt am *Mississippi*, 106 M. oberhalb seiner Mündung in den Golf von Mexiko. Die Hauptmasse der Stadt liegt auf dem l. Ufer des Stromes, der hier $^1/_4$-$^1/_2$ M. breit ist und die Biegung beschreibt, von der New Orleans die „Crescent City“ (Halbmond-Stadt) genannt wird. Ein großer Teil der Stadt liegt unter der Hochwassermarke und wird durch einen $4{,}_5$m br. und $4{,}_3$m hohen Damm *(Levee)* geschützt. Das Stadtgebiet, das n. bis zum *Lake Pontchartrain* (S. 336) reicht, umfaßt ein Areal von 187 Sq.-M., besteht aber zu drei Vierteln aus unbewohnbarem Sumpf. Die Stadt ist ziemlich regelmäßig angelegt, und viele der bedeutenderen Straßen sind breit und von Bäumen beschattet. Die Haupt-Geschäftsstraße ist *Canal Street*, die vom Fluß rechtwinklig ausläuft und das *französische Viertel* oder *„Vieux Carré“* (S. 335) im NO. von der *Neustadt* oder dem *amerikan. Viertel* im SW. scheidet. Die schönsten Wohnhäuser sind in *St. Charles Avenue.* Im J. 1890 hatte New Orleans 242309 Einw., darunter c. 18% von anglo-amerikan. Race, 17% Franzosen, 15% Deutsche, 14% Irländer, 8% Italiener, 2-3% Spanier und 25% Farbige,

New Orleans wurde 1718 von Jean de Bienville, Gouverneur der Niederlassung von Biloxi (S. 305), gegründet und 1721 zur Hauptstadt von Louisiana erhoben, obschon damals wenig mehr als ein von Pelzjägern und Goldsuchern bewohntes Dorf. 1762 wurde es von Frankreich an Spanien abgetreten, aber die Bewohner lehnten sich dagegen auf, setzten eine eigene Regierung ein und wurden erst 1769 unterworfen. Von 1800 bis 1803 war New Orleans nochmals in den Händen der Franzosen, wurde aber im letztern Jahr mit dem übrigen Louisiana an die Verein. Staaten abgetreten und 1804 zur Stadt erhoben. Im J. 1815 wurden hier die Engländer in einer entscheidenden Schlacht von Gen. Andrew Jackson geschlagen (S. 336). Im Bürgerkriege ergab sich die Stadt den Unionstruppen unter Gen. Butler 1862, nachdem Gen. Farragut die Vorbeifahrt bei den Forts an der Mündung des Mississippi forciert hatte. Um das J. 1850 hatte sich die Bevölkerung auf 116375 Seelen vermehrt, 1860 auf 168675, 1870 auf 191418, 1880 auf 216140.

New Orleans ist in mancher Hinsicht eine der interessantesten Städte Nordamerikas, namentlich d durch, daß sich nicht nur die Gebäude, sondern auch Sitten und Gebräuche der ursprünglichen französischen und spanischen Einwohner vielfach intakt erhalten haben. Das *französische Viertel*, n. ö. von Canal Str., wird fast ausschließlich von *Kreolen*, d. h. in Amerika gebornen Abkömmlingen der französischen Kolonisten bewohnt, und hier wird allgemein französisch gesprochen. Zu den charakteristischen Zügen dieses Stadtteils gehören die Adobé-Mauern, die kalkbeworfenen Stuckfassaden, die Jalousieen, die Gitterthüren, kleinen Fensterscheiben, Thürvorhänge, Arkaden und Balkone, Ziegeldächer und Innenhöfe — das Ganze in prächtig blühende halbtropische Bäume und Sträucher eingebettet und von einer französisch leichtlebigen Bevölkerung bewohnt. Die meisten Straßen haben französische und spanische Namen, die in der amerikanischen Aussprache freilich manchmal seltsam verstümmelt herauskommen. — Berühmt ist der *Karneval* von New Orleans, deram Fastnachts-Dinstag *(Mardi Gras)* mit großem Pomp gefeiert wird. Wer New Orleans in dieser Zeit besuchen will, wird gut thun, sich vorher Quartier zu sichern (s. S. 333).

New Orleans, an der Ausmündung des größten Ackerbaudistrikts der Welt, ist hauptsächlich Handelsstadt und sein Export nach dem Auslande ist höchst bedeutend. Es ist nächst Liverpool der größte Baumwollenmarkt der Welt (jährlich an zwei Millionen Ballen), exportiert aber auch große Quantitäten Zucker, Melasse, Reis, Schweinefleisch, Mais, Wolle, Häute und Tabak und importiert Früchte aus Central- und Südamerika, besonders enorme Quantitäten von Bananen. Der Gesamtwert des Handels betrug im J. 1890 $ 550493315. Zu den Industrie-Erzeugnissen gehören Leinöl, Maschinen, Faßdauben, Mehl und Zucker. — Trotz der Levees und Dämme durchbricht der untere Mississippi häufig seine Schranken und verursacht verheerende Überschwemmungen. In den letzten 150 Jahren ist das O.-Ufer des Stroms bedeutend vorgerückt; das neu entstandene Land („batture“) hat an einigen Stellen eine Breite von 450m. — *Paul Morphy* (1837-84), der berühmte Schachspieler, wurde in New Orleans geboren und ist auf dem alten St. Louis Friedhof beerdigt.

Man beginnt die Besichtigung von New Orleans am besten mit einem Überblick über die Stadt vom Dache des *St. Charles Hotel* (Pl. b: F 4) oder des **Custom House** (Pl. F 4), eines stattlichen Granitbaues in Canal Str., nahe dem Fluß, mit dem *Postamt* (im Erdgeschoß) und der großen *Marble Hall.*

Gleich unterhalb des Zollamts mündet Canal Str. auf die ***Levee** (Pl. G H 3-6, S. 333), die sich am O.-Ufer des Mississippi c. 6 M. weit hinzieht und ein höchst belebtes und interessantes Schauspiel bietet. Ihr l. (nach N.) folgend, erreicht man bald *Jackson Square (Pl. F 3), die frühere *Place d'Armes*, mit einem *Standbilde des Gen. Andrew Jackson* (s. oben) von Mills und der **Kathedrale des h. Ludwig**, im spanisch-kreolischen Stil 1792-94 an der Stelle erbaut,

wo die erste Kirche in Louisiana gestanden hatte, aber 1850 modernisiert. Die Gebäude r. und l. sind *Gerichtshöfe;* das südl. wurde für den *Cabildo* oder Stadtrat zur spanischen Zeit erbaut. — An der Levee, gleich jenseit Jackson Sq., der ***franösische Markt** (Pl. G 3), der in hohem Grade einen Besuch verdient (vgl. S. 333; am besten Wochentags um 6-7 Vm.; So. 8 oder 9 Vm.). — Etwas weiter, am untern Ende der Esplanade Str., die *U. S. Branch Mint* (Münze; Pl. G 3), im ionischen Stil.

Von hier kann man das malerische ***Kreolenviertel** (S. 334) besuchen, zu dessen Haupt-Promenaden *Esplanade Street*, *Rampart Street* und *Royal Street* gehören. An der Ecke von Chartres Str. und Hospital Str. die *erzbischöfl. Residenz* (Pl. FG 3), in einem alten Ursulinerinnenkloster (1787), dessen Besuch zuweilen gestattet wird.

In Canal Str., etwas oberhalb des Zollamts (s. oben), ein *Standbild Henry Clay's* (Pl. F 4). Von hier l. durch St. Charles Str., am *St. Charles Hotel* (r.) und dem *St. Charles Theatre* vorbei zum Lafayette Square (Pl. F 4), mit der *City Hall*, der *Academy of Music*, *St. Patrick's Church*, der *First Presbyterian Church*, der *Odd Fellows Hall*, und einer *Statue Franklin's* von Hiram Powers. Weiter auf Lee Circle (Pl. F 5) ein Denkmal des *Gen. Lee.* An der Ecke von Camp Str. und Howard Ave., beim Lee Circle, die ***Howard Library** (Pl. F 4), das letzte Werk *H. H. Richardson's*, der aus Louisiana stammte. SW., in Carondelet Str., der israelitische *Temple Sinai* (Pl. E 5).

Nun zurück nach Tulane Avenue (Pl. C-F 2-4) mit der **Tulane University** (Pl. E F 4). Gegenüber die *Jesuitenkirche.* Etwas weiter in Tulane Ave. das große *Charity Hospital* (Pl. E 3), 1784 gegründet (800 Kranke), dann das *U. S. Marine Hospital* (Pl. D 3). An der Ecke von Carondelet Str. und Gravier Str. die große *Baumwollen-Börse* (Pl. F 4); in Magazine Str. die *Produktenbörse* (Pl. F 4), und am untern Ende von Bienville Str. die *Zuckerbörse* (Pl. F 4). In Baronne Str. die *Kirche der unbefleckten Empfängnis* (Pl. F 4), in einem seltsamen maurischen Stil. Das Denkmal der „Waisenfreundin“ *Margaret Haughery*, an der Ecke von Prytania und Camp Str., ist angeblich das einzige einer Frau errichtete Denkmal in den Verein. Staaten. — Der *Shot-Tower* (Schrotturm), an der Ecke von St. Joseph Str. und Constance Str., gewährt eine treffliche Aussicht über Stadt und Fluß (65m h.; Aufzug).

New Orleans besitzt nur menige Parke. **City Park** (Pl. B C 1), auf dem Metairie Ridge, ist 60 ha groß. — Der *Exposition Park* (Pl. A B 4-6), in dem die Ausstellung von 1884-85 stattfand, zieht sich als schmaler Streifen vom Flusse 2½ M. landeinwärts. Einige Ausstellungsgebäude stehen noch. — Die ***Friedhöfe** von New Orleans gehören zu seinen anerkannten Sehenswürdigkeiten, da der sumpfige Boden das Auswerfen von Gräbern nicht gestattet und die Verstorbenen in Grabhügeln über der Erde beigesetzt werden müssen. Auch der Pflanzenwuchs (Magnolien, Lebenseichen etc.) ist herrlich. Am sehenswertesten ist der *Cypress Grove Cemetery* (Pl. B 1), beim City Park. Auf dem nahen *Metairie Cemetery* (Pl. A 1) das Grab des

Gen. Albert Johnston (1803-62), mit Reiterstandbild. Auf *Greenwood Cemetery* (Pl. B 1) ein *Konföderierten-Denkmal.* — Nahe beim *Jockey Club* in Esplanade Str. die interessanten alten *französ. Friedhöfe.*

Ausflüge. Einer der besuchtesten Punkte bei New Orleans ist der c. 5 M. nördl. von der Stadt gelegene ***Lake Pontchartrain**, 40 M. lang und 25 M. breit. Ein Fisch- oder Wild-Dinner in einem der Garten-Restaurants an seinen Ufern ist bei einem Besuch von New Orleans nicht zu versäumen. *Spanish Fort Park*, an der Mündung des *Bayou St. John*, ist mit Eisenbahn (Bahnhof Ecke von Canal und Basin Str.) oder zu Wagen über den Shell Road zu erreichen. *West End* (West End Hotel), gleichfalls mit Bahn (Ecke von Canal und Bourbon Str.) oder auf dem Shell Road zu erreichen, wird von Boot- und Yachtpartieen viel besucht. *Milneburg*, ö. von Spanish Fort, ist mit Bahn von *Old Lake Station* (Pl. G 2, 3) an der Ecke der Elysian Fields und Chartres St., oder von der Louisville & Nashville Station (S. 333) zu erreichen. — Das **Schlachtfeld von New Orleans** (S. 334) liegt bei *Chalmette*, am Mississippi, 5 M. südl. von Canal Str. (Tramway oder Wagen), und ist durch ein Denkmal bezeichnet. Der Weg führt an den *U. S. Barracks* vorbei. Der *National-Friedhof* enthält 12000 Gräber. — N. von der Stadt (Tramway) die *Carrollton Gardens.* — Interessant ist der Besuch einer der *Zuckerplantagen* am Mississippi. Zu den schönsten gehören die Plantagen der Familien Ames, McCall und Kernochan. — Rings um New Orleans findet sich gute Gelegenheit zum Jagen (wildes Geflügel etc.) und Fischen.

Weitere Ausflüge nach *Pass Christian* (S. 305), *Bay St. Louis* (S. 305), *Mobile* (S. 304), den *Eads Jetties* (S. 293) etc.

Von New Orleans nach *New York* s. R. 66a, b; nach *Pensacola* und *Jacksonville* s. R. 77; nach *Mobile* s. R. 66b; nach *Texas* und *Kalifornien* s. R.96,97; nach *Cincinnati* s. R.59; nach *St.Louis* s. R.60; nach *Louisville* s. R. 61.

79. Von St. Paul nach Tacoma und Portland.

2055 M. Northern Pacific Railroad bis (1910 M.) *Tacoma* in 74-78 St. (Fahrpreis $ 70; Schlafwagen $ 13.50), bis (2056 M.) *Portland* in 81-84 St. (gleicher Preis). Wer direkt nach Portland will (1837 M.), steigt in *Wallula Junction* (S. 341) aus und fährt mit dem Union Pacific Railroad weiter (s. R. 83). Die von *Duluth* (S. 266) kommende Linie dieser Bahn vereinigt sich mit der von St. Paul bei Brainerd (s. unten).

Diese wichtige Bahn durchzieht Länder von kolossalem Reichtum an Ackerbau- und Bergbauprodukten und ist eine der Haupt-Verbindungslinien zwischen der O.- und W.-Küste der Vereinigten Staaten, zugleich eine zweckmäßige Route nach Britisch-Columbien, Vancouver Island und Alaska. Die Landschaften sind auf der W.-Hälfte der Bahn vielfach großartig, und von Livingston (S. 338) gelangt man am kürzesten nach dem wundervollen *Yellowstone Park* (S. 343). Durchgehende Wagen laufen auf dieser Linie von Chicago nach Portland (98-100 St.; $ 71, Schlafwagen $ 13½); Reisende von New York nach Portland (5 Tage; durchgehendes Billet $ 106) steigen nur in Chicago um. Speisewagen (M. 75 c.) bei allen durchgehenden Zügen.

St. Paul s. S. 262. Die Bahn folgt dem O.-Ufer des *Mississippi* (links sitzen!), an den *State Fair Buildings* (S. 263) und *Hamlin University* vorbei. Bei (11 M.) *Minneapolis* (S. 263) zweimal über den Mississippi. 29 M. *Anoka;* 41 M. *Elk River;* 76 M. *St. Cloud* (die Stadt, mit 7686 Einw. und großen Granitbrüchen, am W.-Ufer); 77 M. *Sauk Rapids.* Bei (108 M.) *Little Falls* (The Antlers, $ 2-3) zweigt r. ab die Bahn nach (138 M.) *Brainerd* (480 m; 5703 Einw.), an der Linie von Duluth (s. oben) nach (30 M.) Staples (s. unten). Die direkte Bahn überschreitet bei Little Falls den Mississippi und

führt n.w. nach (142 M.) *Staples*, wo die Bahn von Duluth einmündet (s. oben). — 159 M. *Wadena*, Knotenpunkt der Bahn nach *Fergus* und den *Black Hills*. — 172 M. *New York Mills*, mit einer großen Kolonie von Finnländern. Weiter an vielen kleinen Seen vorbei. — 204 M. *Detroit* (Hotel Minnesota, von $2), mit Mineralquellen, an einem hübschen See, wird als Sommeraufenthalt besucht. 20 M. n. liegt die *White Earth Reservation* der Chippeway- oder Ojibway-Indianer. — 225 M. *Winnipeg Junction*, für eine Bahn nach (257 M.) *Winnipeg* (S. 266). — Bei (241 M.) *Glyndon* kreuzt die Bahn den Great Northern Railroad (S. 353).

250 M. **Moorhead** (256m; *Grand Pacific Hotel*, $2-3), mit 2088 Einw. und großen Kornmühlen, liegt am O.-Ufer des *Red River of the North*, gegenüber von (251 M.) **Fargo** (*Continental*, $2½-3; *Columbia*, $2-3), Stadt mit 5664 Einw. und ansehnlichem Getreidehandel, in *Nord-Dakota* („Great Cereal State").

Eisenbahnen führen auf beiden Ufern des Flusses nach *Winnipeg* (S. 266), sowie von Fargo nach *Lisbon* und *Grand Rapids*, nach *Wahpeton* und *Ortonville* etc.

Bei der Fahrt durch Nord-Dakota kommt man an einigen der berühmten Prairie-Farmen des „Großen Nordwestens" vorbei.

Einige dieser „Bonanza" Farmen sind 100 und mehr Sq.-M. groß und man sieht nicht selten eine Kolonne von 20 oder mehr Pflügen, Eggen, Säeleuten oder Schnittern gleichzeitig bei der Arbeit. Fortlaufende Ackerfurchen von vielen Meilen Länge werden in gerader Linie gepflügt. Die Ernte beginnt in der Regel Anfang August; die weiten Flächen gelben Weizens bieten einen außerordentlich schönen Anblick. Der Acre trägt oft 20-25 Bushels. Nord-Dakota erzeugt in guten Jahren 60-65 Millionen Bushels Weizen.

Bei (271 M.) *Casselton* die große *Dalrymple Farm*, mit einem Gebiet von 30000 ha (115 Sq.-M.). — 293 M. *Tower City*, mit einer artesischen Mineralquelle. — 309 M. *Valley City*, am *Sheyenne River*. — 344 M. **Jamestown** (425m; *Gladstone*, $2-2½), lebhaftes Städtchen mit 2286 Einw., in hübscher Lage am *James* oder *Dakota River*, ist Knotenpunkt einer Zweigbahn n. nach (90 M.) *Minnewaukan*, am *Devil's Lake* (S. 353), und (108 M.) *Leeds*.

Die Bahn durchzieht nun die *Coteaux*, einen wellenförmigen Landstrich zwischen dem James und Missouri, 120m über diesen Flüssen, 600m ü. M. Mehrere unbedeutende Stationen. — 445 M. **Bismarck** (515m; *Sheridan Ho.*, $2), die Hauptstadt von N. Dakota (2186 Einw.), liegt am O.-Ufer des c. 360m breiten *Missouri*, der hier schiffbar wird. Das neue *Staatskapitol* ist noch unvollendet. Am Bahnhof sind schöne ausgestopfte Thierköpfe und Pelze zu kaufen. — 6 M. südl. liegt *Fort Abraham Lincoln*.

Die Bahn überschreitet den Missouri auf einer schönen Stahl- und Eisenbrücke mit drei Öffnungen von je 120m, 15m über dem Wasser. 450 M. *Mandan* (Inter-Ocean, $3-4), am W.-Ufer. Man geht hier von der „mittlern" zur „Gebirgs"-Zeit über (1 St. später, s. S. xviii). In der Nähe viele prähistorische Grabhügel und andere Reste aus der Urzeit. Weiter mehrfach über die n. Zuflüsse des

Heart River. Die Gegend ist spärlich bevölkert. Man erblickt zahlreiche Prairiehunde (eine Art Murmeltiere). Scharfe kegelförmige Anhöhen („Buttes“, spr. butes) erheben sich überall aus der Ebene. Bei (549 M.) *Gladstone* über den Heart River. — 560 M. *Dickinson.* — Bei (586 M.) *Fryburg* beginnt der Bezirk der **Bad Lands** oder **Pyramid Park**, wo aus den Buttes durch Feuer- und Wasserthätigkeit die seltsamsten und verschiedenfarbigsten Gebilde entstanden sind. Der Name „Bad Lands“ bezieht sich auf die Schwierigkeit des Reisens in dieser Gegend und nicht auf den Boden, der treffliches Viehfutter liefert. — Von (599 M.) *Medora* (690m; Hotel), am O.-Ufer des *kleinen Missouri*, kann man Pyramid Park und die große brennende Grube (7 M.) besuchen. 16 M. weiter erscheint l. die merkwürdige *Sentinel Butte;* dann beginnt (12 M.) *Montana* („Bonanza-Staat“), der drittgrößte Staat der Union, in dem hauptsächlich Viehzucht und Bergbau betrieben wird. Das hier wachsende Schwingelgras („bunch grass“), das den ganzen Winter als Heu stehen bleibt, ist ein vorzügliches Futter. — 666 M. *Glendive* (630m) liegt in malerischer Umgebung am l. Ufer des *Yellowstone*, dem die Bahn nun längere Zeit folgt, indem sie zahlreiche kleine Nebenflüsse überschreitet. — 744 M. *Miles City* (716m), lebhaftes Städtchen an der Mündung des *Tongue* in den Yellowstone. — 747 M. *Fort Keogh*, ein wichtiger Militärposten mit einer Besatzung von 9 Kompanieen; 776 M. *Rosebud*, an der Mündung des gleichnam. Flusses; 832 M. *Big Horn*, an der Mündung des *Big Horn River*, des bedeutendsten Zuflusses des Yellowstone. Die Bahn überschreitet ihn auf langer Brücke; bald darauf ein 330m l. Tunnel. — Von (838 M.) *Custer* geht eine Coach nach (30 M. südl.) *Fort Custer*, 15 M. n. von der Stelle, wo im J. 1876 Gen. Custer mit 250 Mann von den Sioux überfallen und vernichtet wurde. Ein großes Gebiet südl. von hier ist den Krähen-Indianern (c. 3000 Köpfe) als Reservation überwiesen. Vor Billings l. *Skull Butte*, nach einer indianischen Sage so benannt. Jenseit (891 M.) *Billings* (950m) wird die Landschaft großartiger; in der Ferne tauchen schneebedeckte Berge auf. Die Bahn überschreitet den Yellowstone und führt an seinem N.-Ufer bis (932 M.) *Stillwater*, wo sie auf das S.-Ufer zurücktritt. — 972 M. *Big Timber*, unweit der Mündung des fischreichen *Big Boulder Creek;* 987 M. *Springdale*, Station für (2½ M.) *Hunter's Hot Spings* (Hotel), mit 51-60° R. heißen Quellen, am Fuß der *Crazy Mts.* Schöne Blicke auf die *Little Belt Mts.* r. und die *Yellowstone Range* l.

1007 M. **Livingston** (1367m; *Albemarle*, $3), Stadt von 2850 Einw., am Fuß der *Belt Mts.* schön gelegen, ist Knotenpunkt der Zweigbahn nach dem *Yellowstone Park* (R. 80) und ein guter Standort für Jäger (Elentiere, Hirsche, Antilopen, Berghühner, wilde Gänse, Enten etc.) und Angler (Forellen, Äschen). Schöne Felle und ausgestopfte Tiere bei *Wittich*, unweit des Bahnhofs.

Die Bahn überschreitet den Yellowstone und verläßt ihn, nachdem sie ihm 340 M. gefolgt ist. Nun in scharfer Steigung (4,6%)

hinan zum *Bozeman Tunnel* (1070m lang), der die **Belt Mts.**, einen Ausläufer des Felsengebirges, in einer Höhe von 1697m durchbohrt. Hinab durch den wildromantischen **Rocky Cañon* in das weite Thal des *Gallatin*, nach (1031m) *Bozeman* (1447m; Hotel Bozeman, $3-4), Städtchen von 2143 Einw., am *East Gallatin*. In der Nähe große Kohlenlager, sowie Gold-, Silber-, Kupfer- und Eisengruben. — Bei (1056 M.) *Logan* (1250m) teilt sich die Bahn, r. (die Hauptlinie) über Helena, l. über Butte City (beide Arme kommen bei Garrison wieder zusammen).

Butte City (1670m; *McDermott*, $3-4; *St. Nicholas*, $2½-3), 71 M. von Logan, mit 10723 Einw., ist eigentlich nur ein großes Lager von Grubenarbeitern, besitzt aber, obschon erst 1864 gegründet, bereits manche Eigenschaften einer großen Stadt. Einschließlich der umliegenden Ansiedelungen, die thatsächlich Vorstädte von Butte bilden, beläuft sich die Bevölkerung auf fast 40000 Seelen. Butte ist Sitz der großen *Anaconda Copper and Silver Mine* sowie anderer Gold-, Silber- und Kupfer-Bergwerksgesellschaften, die Erz im Jahreswert von mindestens $25000000 gewinnen. Der Besuch eines der größern Bergwerke ist interessant (Empfehlungsbrief wünschenswert und in einzelnen Fällen nötig). — Die Bahn von Butte City nach (51 M.) *Garrison* (S. 340) führt durch das malerische *Deer Lodge Valley*, an (40 M.) *Deer Lodge City* (1385m; 1463 Einw.) vorbei.

1060 M. *Gallatin* (1228m) ist Station für *Three Forks*, an der Vereinigung der drei Flüsse *Madison*, *Jefferson* und *Gallatin*, die den *Missouri* bilden. Weiter durch eine wilde Schlucht (Cañon) zwischen dem Missouri l. und schroffen Felswänden r. — 1096 M. *Townsend;* 1125 M. *Prickley Pear Junction.*

1130 M. **Helena** (1398m; **Broadwater Hotel*, 3 M. von Helena, s. unten; *Grand Central*, $2½-4; *Helena*, von $3; *International*, $2½-3), die Hauptstadt von Montana, mit 13834 Einw., in dem fruchtbaren *Prickley Pear Valley* nahe dem ö. Fuß der Hauptkette des Felsengebirges schön gelegen. Das *State House* sowie verschiedene andre Regierungs- und Geschäftsbauten sind groß und stattlich, die Straßen elektrisch beleuchtet und von elektr. Tramways durchzogen. — Helena liegt inmitten eines der reichsten Minendistrikte der Welt und gilt für die reichste Stadt gleichen Umfangs in den Vereinigten Staaten. Gold im Werte von mindestens $30000000 wurde angeblich aus dem die Stadt durchziehenden *Last Chance Gulch* entnommen; rings um die Stadt finden sich reiche gold- und silberhaltige Quarzadern, sowie Lager von Kupfer, Eisen und Bleierz.

3 M. w. von Helena (mit Dampf- oder elektr. Tramway zu erreichen; 10 c.) liegt das ***Broadwater Hotel** ($4-6), dabei ein großes **Natatorium* (120m l. und 45m br.; Eintr. 50 c.), von einer heißen Quelle genährt, deren Temperatur bei ihrem Ursprung 57° R. beträgt (im Bade 30°). Das Wasser ist gegen rheumatische Leiden wirksam. — Sehr lohnend ist der Besuch einer der benachbarten *Gold-* oder *Silberminen.* Am nächsten sind die von *Grizzly Gulch*, 4 M. s.w. Eine der berühmtesten ist die *Drumm-Lummon Mine* 20 M. n., die in einem einzigen Jahr Gold und Silber im Werte von $2000000 geliefert hat. Ein anderer wichtiger Grubenkomplex liegt bei *Jefferson City* und *Wickes*, c. 20 M. südl. (Eisenbahn).

Helena ist auch Station des Great Northern Railway (R. 81); schöner Ausflug durch das **Gate of the Rocky Mountains* nach (99 M.) *Great Falls* (s. S. 354).

21 M. jenseit Helena überschreitet die Bahn den Hauptrücken des **Felsengebirges** *(Rocky Mountains)* im *Mullan's Pass* mittels eines 1070m langen Tunnels (1690m ü. M., 1790m unter dem Scheitel des Gebirgskammes; 500-800m niedriger als die Pässe der Atlantic und Union Pacific Bahnen, S. 358, 380). Der Kontrast zwischen der O.- und W.-Seite der Wasserscheide („Great Divide") ist sehr auffallend; aus einer großartig wilden Felslandschaft sieht man sich plötzlich in eine friedlich idyllische Umgebung versetzt. Die Bahn senkt sich rasch in das Thal des *Little Blackfoot River.* Bei (1180 M.) *Garrison* (1315m), am *Deer Lodge River*, mündet l. die Bahn von *Butte* (S. 339). Weiter am Deer Lodge River entlang (weiterhin *Hell Gate River* genannt); l. die schöne Schneepyramide des *Mt. Powell* (4084m). Bei (1189 M.) *Gold Creek* trafen 1883 beim Bau des Northern Pacific Railway die Geleise von N. und S. her zusammen. Unterhalb (1214 M.) *Bearmouth* (1215m) durch den malerischen 2-3 M. br. *Hell Gate Cañon.* Bei (1247 M.) *Bonner* über den von N. her einmündenden *Big Blackfoot River.* — 1254 M. **Missoula** (943m; *Missoula*, $2^1/_2$-4; *Florence*, $3), am *Hell Gate* oder *Missoula River* unweit seiner Vereinigung mit dem *Bitter Root River* schön gelegen, ist ein betriebsames Städtchen von 3426 Einw. und Knotenpunkt des Bitter Root Valley R.R. 4 M. südl. liegt *Fort Missoula.* — Bei (1261 M.) *De Smet* zweigt unsre Bahn vom Bitter Root Valley R.R. r. ab und folgt dem *Jocko River*, indem sie den *Marent Gulch* auf 68m h. Brücke überschreitet. Sie durchschneidet hier die Reservation der *Flathead-Indianer*, eines friedliebenden Stammes, dessen Hütten und Wigwams („Teepees") man auf beiden Seiten der Bahn erblickt. Die Regierungs-Agentur liegt am Fuß der *Mission Mts.*, 5 M. n. — Bei (1299 M.) *Jocko* mündet der Jocko in den *Flathead* oder *Pend d'Oreille*, dem die Bahn nun folgt. Jenseit (1113 M.) *Perma* auf einer Blechbalkenbrücke über den Fluß. 8 M. weiter vereinigt sich der Pend d'Oreille mit dem Missoula; der vereinigte Fluß heißt nun *Clark's Fork of the Columbia.* Das Thal ist eng und felsig, bildet aber bei (1325 M.) *Paradise* und (1331 M.) *Horse Plains* (750m) zwei Ausweitungen, auf denen die Indianer ihre Ponies überwintern. L. erheben sich die weißen *Coeur d'Alène Mts.*, r. die *Cabinet Mts.* — 1357 M. *Thompson Falls* (742m), an den Fällen des Clark's Fork River. Malerische Landschaft; zahlreiche Brücken und Einschnitte. Bei (1404 M.) *Heron* (688m) tritt die Bahn in den gebirgigen Staat *Idaho* („Gem of the Mountains"), dessen N.-Zipfel sie durchzieht. Der Clark's Fork bildet hier einen schönen 45-50 M. langen, 3-15 M. br. See, den **Pend d'Oreille*, um dessen N.-Seite die Bahn herumführt. — Bei (1427 M.) *Hope* (643m; Highland Ho., Lakeside Hotel, $2^1/_2$), einem Touristen-Standort am N.-Ufer des Sees (Bootfahrten und Fischfang), geht man von „Gebirgs" zur „Pacific" Zeit über (1 St. später; s. S. XVIII). — 1438 M. *Kootenai.* — Bei (1442 M.) *Sand Point* überschreitet die Bahn eine Bucht des Sees und verläßt ihn dann. Die Landschaft wird einförmig. 1484 M. *Rathdrum* (673m).

Von (1491 M.) *Hauser Junction* führt eine Zweigbahn nach (13 M.) *Coeur dAlène City*, an dem hübschen See d. N. — Die Bahn tritt nun in den Staat *Washington* („Evergreen State"), mit bedeutendem Ackerbau und schönen Wäldern. Jenseit (1497 M.) *Otis* über den *Spokane River*.

1512 M. **Spokáne** (582m; *Spokane Hotel*, $ 3-4; *Cliff*, *Commercial*, *Grand Central*, $2-4; *Pacific Hotel*), blühende Stadt und wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt mit 18 922 Einw., 1878 gegründet und nach dem Brande von 1889 größtenteils neu erbaut, liegt auf beiden Ufern des Spokane River inmitten eines reichen Ackerbaubezirks. Die zwei *Fälle, beide innerhalb der Stadt, sind zusammen 45m hoch und liefern die Wasserkraft für zahlreiche Fabriken, die elektrische Beleuchtung der Stadt und für ihre Kabel- und elektrischen Tramways. Schöner Blick auf die Fälle vom Fuß des untern und von der Brücke über den obern Fall. Zu den hervorragendsten Gebäuden, von denen manche für eine so junge Stadt sehr stattlich und umfangreich sind, gehören das *Opernhaus*, mit Plätzen für 1500 Personen, und die *High School*, letztere auf einer Anhöhe oberhalb der Bahn in dem durch zahlreiche geschmackvolle Privathäuser ausgezeichneten Wohnungsviertel gelegen. Schöne Aussicht von den **Cliff Heights* (mit Kabel- und Dampftramway zu erreichen).

Weiter in s.w. Richtung. Von (1520 M.) *Marshall Junction* führt eine Zweigbahn durch den fruchtbaren *Palouse District* nach (113 M.) *Genesee*. — 1528 M. *Cheney* (713m) ist Knotenpunkt einer Bahn nach (124 M.) *Coulee City*, an dem (10 M.) von Kranken viel besuchten *Medical Lake* vorbei. — Jenseit (1553 M.) *Sprague* (582m) liegt l. *Colville Lake*. Weiter durch einförmige Landschaft, mit Sage Brush (S. 363) überwuchert. — 1657 M. *Pasco*, unweit der Vereinigung des *Columbia* und *Snake River* (Schlangenfluß), ist Knotenpunkt der Cascade Division des N. Pacific R. R. (nach Tacoma etc.).

Die direkte Bahn nach Portland überschreitet den Snake River auf einer langen eisernen Brücke und vereinigt sich bei (16 M.) *Wallula Junction* mit dem Union Pacific R.R. (S. 360).

Unsere Bahn (Cascade Division) überschreitet den Columbia und führt n.w. im *Yakima-Thal* aufwärts (r. der Fluß), jenseit (1698 M.) *Prosser* durch die Reservation der *Yakima* oder *Simcoe-Indianer*. L. erscheint das weiße Haupt des *Mt. Adams* (2916m), eines der höchsten Gipfel der *Cascade Mts.* (S. 342). — 1747 M. *North Yakima* (302m), mit 1535 Einw., ist das Handelscentrum des *Yakima-Beckens*, in dem mittels sorgfältiger Bewässerung große Quantitäten von Obst, Gemüse, Hopfen und Tabak gezogen werden. Die Bahn tritt auf das l. Ufer des Yakima, führt durch den schönen 15 M. langen **Yakima Cañon* und durchzieht dann das gleichfalls höchst fruchtbare *Kittitas-Becken*, w. begrenzt von den grünen *Cascade Mts.*, hinter denen der weiße Gipfel des *Mt. Rainier* oder *Tacoma* (S. 343) aufragt. — 1784 M. *Ellensburg* (460m; Horton, $ 2½-4), betriebsames Städtchen von 2768 Einw., mit Sägemühlen und Maschinenwerkstätten. Bei (1822 M.) *Easton* beginnt die Bahn den O.-Abhang der Cascade

Mts. hinanzusteigen (Steigung 4,6%) und durchbohrt ihren höchsten Kamm mittels des 2 M. langen **Stampede Tunnels* (886m ü. M., 1213 unter dem Bergsattel), der an Länge in Amerika nur vom Hoosac-Tunnel (S. 119) übertroffen wird.

Die **Cascade Mountains** (ein Teil der Sierra Nevada, S. 364), ein breites vulkanisches Plateau mit zahlreichen 2700-3000m h. Schneegipfeln, ziehen sich durch Washington und Oregon von N. nach S. und scheiden diese Staaten in durch Klima, Bodengestaltung und Vegetation durchaus verschiedene Teile. Der W.-Abhang, an dem wir uns befinden, hat ein mildes, feuchtes Klima und ist mit dichten Wäldern (meist Nadelholz) bedeckt.

Die Bahn senkt sich in das schöne Thal des *Green River*, in großen Kurven, durch Tunnels und über Trestlebrücken, mit einer Reihenfolge malerischer Blicke nach beiden Seiten. — 1847 M. *Hot Springs* (Hotel), kleines Bad; 1867 M. *Palmer*. Die Bahn verläßt den Green River und tritt in das Thal des *White River*, weiter des *Puyallup*. L. bleibt fast fortwährend Mt. Tacoma sichtbar, bald im S., bald im O. der Bahn. — 1900 M. *Meeker* ist Knotenpunkt der Bahn nach (31 M.) *Seattle* (S. 434). — 1901 M. **Puyallup** (21m; *Park Hotel*, $4), mit 1732 Einw., liegt inmitten eines ergiebigen Hopfenlandes, dessen zahlreiche Trockenöfen schon vorher sichtbar waren, und ist Hauptort der Reservation der *Puyallup Indianer*. Geübte Hopfenpflücker (darunter viele Indianer) verdienen täglich $1½-2.

1910 M. **Tacoma** (9m; *Tourist Hotel*, neu; *Tacoma Hotel*, von $3½; *Grand Pacific*, *Fife*, nach dem European Plan; *Villard*, $2), lebhafte Fabrik- und Handelsstadt mit (1892) 50000 Einw. und w. Endpunkt des Northern Pacific Railroad, liegt herrlich auf einer Anzahl Terrassen am obern Ende der *Commencement Bay*, des s.ö. Arms von *Puget Sound* (S. 434). Schöne Blicke auf den Sound, die Cascade Mts. und den imposanten weißen Kegel des Mt. Rainier (s.ö.; s. S. 343). Obschon kaum 20 Jahre alt (1875 300, 1880 760, 1890 36000 Einw.), besitzt Tacoma (die „City of Destiny") bereits zahlreiche stattliche Gebäude, bietet aber dem Touristen wenig. Seine industriellen Etablissements umfassen große Sägemühlen, Gießereien, Schmelzöfen, Bahnwerkstätten, Eisenwaren- und Ofenfabriken, Brauereien, Kornmühlen, Schindelfabriken etc., und es betreibt einen sehr umfangreichen Handel in Getreide (jährlich 1-1½ Millionen Bushels), Holz, Kohlen, Thee, Seide und andern Artikeln. Unter den Bauten verdienen Erwähnung das *Court House*, die *City Hall*, das *Opernhaus*, die *Handelskammer*, die *Direktion des Northern Pacific R.R.* und das *Anna Wright Seminar*. Eine elektrische Trambahn verbindet den *Bahnhof*, am Ende von *Pacific Avenue*, der Haupt-Geschäftsstraße, mit dem *Werft;* andre elektrische, Kabel oder Dampf („dummy")-Linien führen nach den Vorstädten, *Point Defiance*, *Puyallup* (s. oben) etc.

Von Tacoma gehen Dampfboote nach *Alaska* (s. R. 99), *Seattle* (S. 434), *Port Townsend* (S. 435), *Olympia* (S. 343), *Victoria* (S. 435) und andern Punkten am Puget Sound, *San Francisco* (S. 394) und andern kalifornischen Häfen, etc. — Eisenbahn nach *Seattle* (p. 434) in häufigen Zwischenräumen (41 M., in 1½ St.).

Die Besteigung des ***Mt. Rainier** oder **Tacoma** (4400m) erfordert c. 3 Tage und ist nur geübten und an Strapazen gewöhnten Bergsteigern anzuraten. Eisenbahn bis (32 M.) *Wilkeson*, von wo Reitweg bis zu einem (25 M.) Aussichtspunkt (c. 2900m) mit gutem Überblick der 14 Gletscher des Berges. Mt. Rainier ist wie die andern isolierten Gipfel der Cascade Range ein erloschener Vulkan und die Krater am Gipfel erzeugen noch Schwefeldämpfe. Nach Führern und Pferden erkundige man sich in den Hotels.

Von Tacoma nach Olympia, 34 M., Northern Pacific R. R. in 1½ St. Einige der nach Portland fahrenden Züge gehen über diese Route und münden bei (66 M.) *Centralia* in die unten beschriebene Bahn. — **Olympia** (*Olympia*, $ 2½-4; *Jefferson*), die Hauptstadt des Staates Washington, mit 4698 Einw., liegt in dichtbewaldeter Umgebung am obern Ende von *Puget Sound* und treibt Handel in Landesprodukten, Obst, Wolle und Bauholz.

Die Pacific Division des Northern Pacific Railroad führt von Tacoma südl. nach Portland. L. öffnen sich durch Waldlichtungen von Zeit zu Zeit schöne Blicke auf den 40 M. entfernten Mt. Rainier oder Tacoma (s. oben). — Bei (1920 M.) *Lake View* zweigt r. ab eine Bahn nach *Olympia* (s. oben), eine zweite bei (1948 M.) *Tenino* (95m). — 1960 M. *Centralia* (62m; 2026 Einw.), s. oben; 1966 M. *Chehalis*, Knotenpunkt einer Bahn nach *South Bend*, am Großen Ocean. Weiter am *Cowlitz* abwärts, mit Aussicht l. auf *Mt. Adams* (S. 341). Bei (2015 M.) *Kalama* wird der Zug auf einer großen Dampffähre über den breiten *Columbia River* befördert. Jenseit (2030 M.) *Warren* am *Willamette*, einem Zufluß des Columbia, entlang. Bei klarem Wetter erblickt man l. (n.ö.) *Mt. St. Helens* (2970m) und weiter in der Ferne s.ö. *Mt. Hood* (3420m).

2055 M. *Portland*, s. S. 432.

80. Der Yellowstone National Park.

Der ****Yellowstone National Park**, durch Kongreß-Akte von 1872 als „öffentlicher Park und Erholungsort für das Volk“ reserviert, bedeckte ursprünglich einen von N. nach S. 65 M. langen und von O. nach W. 55 M. breiten Strich Landes, mit einem Areal von 3575 Sq.-M.; doch ist hierzu seit kurzem ein Waldkomplex von fast 2000 Sq.-M. im S. und O. hinzugefügt worden, so daß das Gesamtgebiet des Parks erheblich größer ist als z. B. Belgien. Der Park liegt zum weitaus größten Teil in *Wyoming*, doch reichen seine Ausläufer nach *Montana* (n.) und *Idaho* (w.) hinüber. Er besteht aus einer flachgewellten Hochebene, mit einer Durchschnittshöhe von 2400m ü. M., von tiefen Thälern durchschnitten und von gewaltigen schneebedeckten Bergketten umgeben, die zum Teil dem Hauptkamm des Felsengebirges angehören: im S. den mächtigen *Teton* und *Wind River Ranges*; im O. den *Absaroka Mts.*; im N. der *Snowy Range* und der schönen *Gallatin Range*, die teilweise innerhalb der National-Reservation liegt. Das ganze Gebiet ist in einer verhältnismäßig jungen geologischen Epoche der Schauplatz einer intensiven vulkanischen Thätigkeit gewesen, deren Spuren, in der Gestalt von Geisern, heißen Quellen, Terrassen- und Kraterbildungen, Obsidianfelsen, versteinerten Bäumen, Schwefelhügeln etc., das Erstaunen und die höchste Bewunderung des Reisenden erwecken. Geologisch besteht fast das ganze Yellowstonegebiet aus Rhyolith, einem vulkanischen Gestein, das in einer Dicke von über 300m auf mächtigen Kalkschichten aufgelagert ist. Diese sind von zahlreichen kleinern und größern Spalten durchsetzt, aus denen heiße Dämpfe nach oben streben, die sich mit dem in die Erde eindringenden Regenwasser verbinden, den Kalk des Grundgebirges auflösen und als heiße kalkhaltige Quellen zu Tage treten. Nach dem

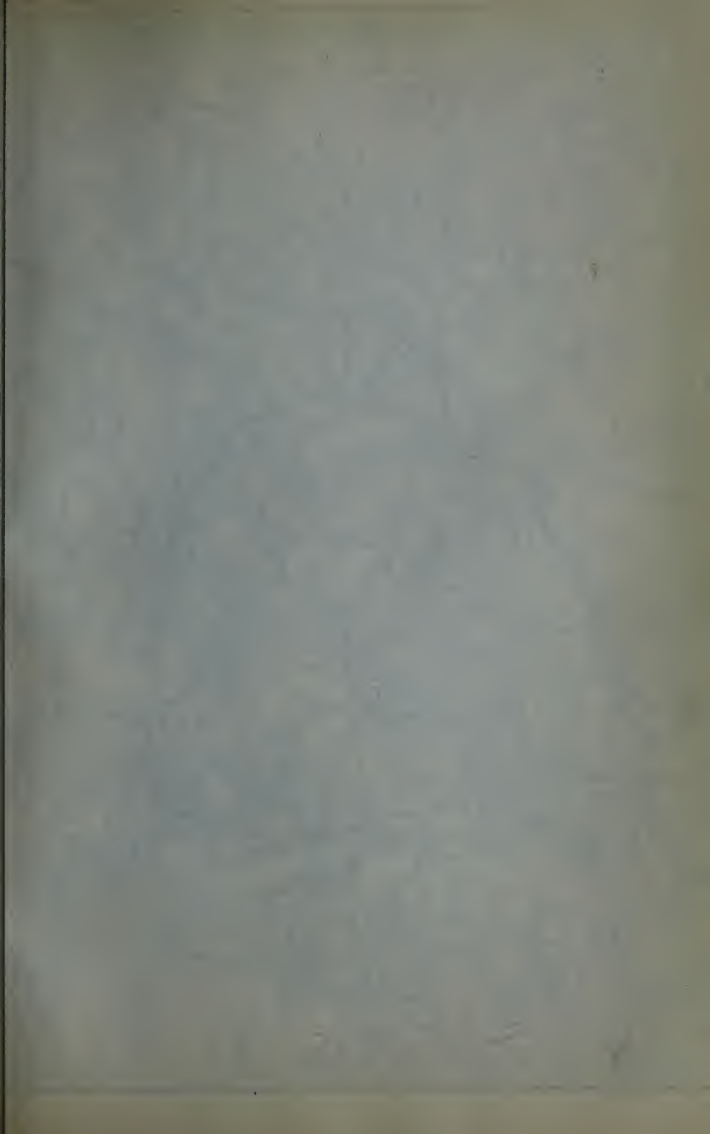
Ausbruch verdunstet das Wasser und der Kalk schlägt sich um die heiße Quelle als Kalksinter nieder. Bei andern Quellen bildet sich in analogem Prozeß durch Auflösung des Rhyoliths Kieselsinter. Die Geiser des Yellowstone sind die größten der Welt und lassen die neuseeländischen und isländischen weit hinter sich; die Zahl der heißen Quellen, Fumarolen and andern aktiven vulkanischen Herde wird auf 5-6000 geschätzt. Auch die Seen und Wasserfälle sind sehr schön, und der zauberhaft gefärbte Cañon des Yellowstone (S. 351) übertrifft als Schaustück vielleicht selbst die Geiser. Ein großer Teil des Parks ist mit dichten Nadelholzwäldern bedeckt. Man hat versucht, den Park zu einem großen Wildgehege zu machen, und eine Menge wilder Tiere, darunter die letzte Büffelherde in Amerika (500 Stück), Elentiere, Rotwild, Bären, Dickhornschafe etc. bergen sich in seinen Schlupfwinkeln; doch wird der gewöhnliche Tourist davon wenig zu sehen bekommen. Schießen ist innerhalb des Parks nicht erlaubt, wohl aber Fischfang (außer mit Netzen), und der Angler wird im Yellowstone, dem Yellowstone Lake und andern Gewässern reiche Beute finden (Forellen und Äschen). Dem Botaniker bietet die Flora des Yellowstone viel Interessantes; mehr noch wird der Geologe auf Schritt und Tritt Neues finden. — Der Park steht unter der speziellen Kontrole des Staatssekretärs des Innern und im Sommer sind hier Kavalerie-Abteilungen stationiert, um die Naturmerkwürdigkeiten zu überwachen. Die Bestimmungen über den Besuch des Parks sind in den Hotels ausgehängt und jede Überschreitung derselben wird streng geahndet. — Das untere Geiserbecken wurde zuerst 1863 von Capt. De Lacy erforscht, obschon Jäger und Fallensteller schon früher die Kunde von seinen Wundern heimgebracht hatten. Seitdem hat die Regierung der Ver. St. mehrere wissenschaftliche, topographische und geologische Expeditionen in den Yellowstone entsendet, der jetzt ziemlich genau durchforscht und kartographisch aufgenommen ist (s. unten).

Zugangsrouten. Die Saison für den Besuch des Yellowstone Park dauert vom 1. Juni bis 1. Oktober; Juni und Sept. sind weniger überfüllt als Juli und August. Die Hauptroute zum Yellowstone Park führt über *Livingston* am *Northern Pacific Railroad* (s. S. 338 u. 345). Die Eisenbahngesellschaft verkauft Rundreisebillette von St. Paul, Minneapolis, Duluth, Tacoma, Seattle oder Portland aus, für 40 Tage gültig, einschließlich aller Unterhalts- und sonstigen Kosten und eines Aufenthalts von 6¼ Tagen im Park, für $ 120 (von Livingston $ 50). Auf Wunsch kann man den Aufenthalt im Yellowstone gegen Zahlung von $ 3 täglich für Hotelunterkunft beliebig verlängern. Die Personenbeförderung im Park wird durch Stage-Coaches (Omnibus) der *Yellowstone Park Transportation Co.* besorgt. Die Straßen lassen vielfach zu wünschen. Wagen kosten täglich $ 10-21 (3-7 Pers.), Reitpferde $ 2½. Lagerpartieen können alles Nötige, Führer etc. im Mammoth Hot Springs Hotel bekommen (S. 345). — Der Yellowstone Park ist auch von *Beaver Cañon* am *Union Pacific Railroad* (S. 359) zu erreichen, von wo man mit Stage-Coach in 2 Tagen zum (90 M.) *Park* gelangt, indem man unterwegs übernachtet. Retourbillet von *Omaha* (S. 355) oder Kansas City (S. 366) $ 95. — *Warme Überkleider* sind im Yellowstone unbedingt nötig, da es, trotz aller Hitze bei Tage, Nachts oft empfindlich kalt ist.

Hotels. Die Hotels der *Yellowstone Park Association* (Direktion in Mammoth Hot Springs) sind komfortabel und gut geführt; Tagespreis $ 4 für die erste Woche, dann $ 3.

Führer. Leute zum Zeigen der Wege nach den Sehenswürdigkeiten sind in den Hotels für mäßigen Lohn zu bekommen; wirklich intelligente und leistungsfähige Führer giebt es noch nicht. Berittene Führer, für weitere Touren, täglich $ 5.

Litteratur. Die eingehendste Beschreibung des Yellowstone ist die von Prof. *F. V. Hayden* und seinen Mitarbeitern im *Twelfth Annual U. S. Geological Report* (1878). Vgl. auch *Arnold Hague's* Geological History of the Yellowstone Park (1887) und *Richardson's* Wonders of the Yellowstone. Kleine *Guides to the Yellowstone Park* von *A. B. Guptill* (50 c.) und *W. C. Riley* (25 c.) sind ist in den Hotels zu haben, ebenso gute Photographieen von F. Jay Haynes.





Livingston
Wagner & Debes' Geogl. Estabt. Leipzig
Clarks Fork Mines
Buffalo Plateau
Hell Roaring Cr.
Buffalo Cr.
Meridian Pk.
Abiathar Pk.
Baronette Pk.
Bison Pk. 9036
Slough Creek
Pebble Cr.
Soda Butte Cr.
Druid Pk.
Trout L.
Rose Cr.
The Thunderer
10019 Mt. Norris
The Needles
Soda Butte
Cabin
Hot Sprs.
Lamar
Petrified Forests
Specimen Ridge
Fossil Forest
Amethyst Mt.
9423
Death Gulch
Cache Cr.
Calfee Cr.
Miller Cr.
Mirror Plateau
Hot Spr. Basin
Wapiti L.
Mirror L.
Clover Cr.
Timothy Cr.
Willow Cr.
Fern L.
Tern L.
White L.
Pelican Cone
The Mudkettles
Range
Electric Peak 11155
Sportsman L.
Cinnabar
Gardiner
Third Cañon
Sheep Mt.
Sepulchre Mt.
Mt. Evarts 7900
Mammoth Hot Sprs.
Terrace Mt.
Golden Gate
Bunsen Pk. 8775
Swan L.
Osprey Cliffs
Undine Falls
Wraith Falls
Yellowstone
Garnet Hill
Crescent Hill
Yancey's
Junction Butte
Tower Falls
Prospect Pk.
Tower Cr.
Storm Pk.
Mt. Washburne 10345
Dunraven Pk. 8865
Observation Pk.
Ridge
Grebe L.
Grand Cañon
Look-out Pt.
Hotel
Lower Falls
Upper Falls
Surface Cr.
Broad Cr.
Deep Creek
Whistler Geys.
Moss Cr.
Hot Sprs.
Sour Cr.
Bluff Cr.
Cotton Grass Cr.
Crater Hills
Hayden Valley
Alum Cr.
Otter Cr.
Crystal Falls
Violet Sprs.
Magpie Cr.
Cañon Cr.
Yellowstone
Norris Geyser Basin
River
Gibbon Hill
Gibbon Meadows
Artists Paint Pots
Gibbon Cañon
Gibbon Falls
Secret Val.
Terrace Sprs.
Madison
Madn. R.
Cañon
Cougar Cr.
Range
Roaring Mt.
Twin Lakes
Obsidian Cliffs
Beaver L.
Horse Shoe Hill
Willow Park
Joseph Pk.
Gray Pk.
Quadrant Mt. 10125
Bannock Pk. 10330
Antler Pk.
3 River Pk.
The Dome
Gallatin
Crowfoot Ridge
The Crags
Mt. Holmes 10528
Christmas Tree Park
Grizzly L.
Maple Cr.
Gardiner
River

YELLOWSTONE LAKE

West Arm

South Arm

South East Arm

Flat Mt. Arm

Pitchstone Plateau

Two Ocean Plateau

Continental Divide

Red Mts.

Absaroka Range

Trident

Lower Geyser Basin

Upper Geyser Basin

Shoshone Lake

Lewis L.

Heart L.

Delusion L.

Riddle L.

Mt. Sheridan 10385

Mt. Hancock 10235

Mt. Doane 10715

Mt. Stevenson 10420

Mt. Langford 10780

Atkins Pk. 10700

Mt. Schurz 10900

Eagle Pk. 10800

Table Mt. 10800

Coulter Pk.

Silver Tip Pk. 10400

Avalanche Pk.

Grizzly Pk. 9700

Chittenden 10190

Lake Butte

Signal Hills

Factory Hill

Flat Mt.

Promontory Pt.

Frank I.

Stevenson I.

Yellowstone River

Snake River

Lewis R.

Firehole River

Bechler R.

Falls R.

Birch Hills

Bear Park

Summit L.

Madison L.

Beula L.

Herring L.

Grassy Lakes

Loon L.

1 : 530.000

0 1 2 4 6 8 10 12

Statute Miles.

0 1 2 4 8 12 16 20

Kilometres



a. Von Livingston nach Mammoth Hot Springs.

NORTHERM PACIFIC RAILROAD bis (51 M.) *Cinnabar* in 2 St.; STAGE (Omnibus) von da nach (8 M.) *Mammoth Hot Springs* in 1¾ St.

Livingston s. S. 338. Die Bahn führt im Thal des Yellowstone aufwärts und tritt bald in den (3 M.) **Ersten Cañon des Yellowstone* (die „*Gate of the Mountains*"), eine 1 M. lange Schlucht mit 600m h. Felswänden. Die darauf folgende Ausweitung des Thals heißt das *Paradise Valley.* 31 M. *Dailey's* (1498m). L., am obern Ende von Paradise Valley, tritt *Emigrant Peak* (3340m) hervor. Bei (41 M.) *Sphinx* (1545m) durch den schönen **Middle* oder *Yankee Jim Cañon*, dessen Felswände durch ehemalige Gletscher glatt poliert und gestreift sind. Weiter erscheint r. *Cinnabar Mt.*, mit dem merkwürdigen **Devil's Slide*, zwei 9m von einander entfernten Sandsteinwällen, die sich c. 600m hoch den Berg hinanziehen.

51 M. *Cinnabar* (1578m) ist Endpunkt der Bahn und Abgangsort der Stages nach Mammoth Hot Springs.

Die Straße betritt den Yellowstone Park bei (2 M.) *Gardiner*, an der Mündung des *Gardiner* in den Yellowstone River, führt am r. Ufer des Gardiner aufwärts und überschreitet 1½ M. weiter die Grenze von *Wyoming* („Equality State"). Die letzte Strecke vor Mammoth Hot Springs ist steil.

8 M. ***Mammoth Hot Springs Hotel** (1946m), der Sitz der Gesellschafts-Direktion und das größte Hotel des Parks (mit der Dependance 400 Betten; Bäder mit Wasser von den Hot Springs), in schöner Lage auf einem Plateau 240m über dem Gardiner. Ö. (jenseit des Flusses) erhebt sich *Mt. Evarts* (2710m), südl. *Terrace Mt.* (2470m) und *Bunsen Peak* (2675m).

Hier beginnt und endet die Rundtour durch den Park, die in beiden Richtungen ausgeführt werden kann; doch ist die nachstehend beschriebene vorzuziehen, da sie den schönen Yellowstone Cañon bis zuletzt übrigläßt. Koffer und andres schweres Gepäck bleiben im Hotel zurück. Zur Fahrt durch den Park bedient man sich leichter Wagen mit 3-7 Plätzen und behält denselben Wagen bei, falls man die Tour in der gewöhnlichen Zeit zurücklegt (6-7 Tage; dem Kutscher Trkg.).

Führer zu den Terrassen (s. unten; 2-3 Stunden) verlangen $2-3 oder bei größern Gesellschaften 25 c. für jede Person. Ihre Begleitung ist angenehm, aber nicht unbedingt nötig, da das Hotel kaum jemals dem Blick entschwindet. Es ist ratsam die Terrassen womöglich früh Morgens oder spät am Abend zu besuchen, da die von den blendendweißen Kalkbildungen ausströmende Glut für die Augen sehr empfindlich ist (farbige Brillen zweckmäßig).

Dem Hotel gegenüber ziehen sich die wundervollen, durch die Kalksinter-Ablagerungen der *Mammoth Hot Springs* entstandenen ***Formationen** oder **Terrassen** am Abhang des Terrace Mt. hinab. Dieselben bedecken ein Areal von fast 80 ha und bestehen aus 10-12 Terrassen, mit c. 70 Quellen, deren Temperatur zwischen 15 und 59°R. schwankt. Die hauptsächlichsten jetzt in Thätigkeit befindlichen Quellen entspringen unmittelbar oberhalb der Terrassen, deren Gesamthöhe c. 60m beträgt. Das herrliche Kolorit dieser Sinterbildungen (weiß, hellgelb, rosa, braun, ockergelb, blau, grün etc.),

die wunderbare Durchsichtigkeit des blauen Wassers und der malerische Aufbau der Terrassen bilden vereint ein Schauspiel, das seit Zerstörung der berühmten Pink Terraces auf Neuseeland nirgendwo seines Gleichen hat.

Beim Austritt aus dem Hotel erblickt man zunächst die Kegel zweier erloschenen Geiser, des *Liberty Cap* (14m hoch) und *Giant's Thumb*. Der gewöhnliche Weg nach den Formationen zweigt c. 180m südl. von ersterm vom Hauptwege ab und mündet beim Giant's Thumb wieder ein. Zu den sehenswertesten Partieen gehören die *Minerva Terrace*, die *Jupiter Terrace*, die *Pulpit Basins*, die *Pictured Terrace* (mit dem *Blue Pool*), die *Narrow Gauge Terrace*, der *Orange Geyser* (eine heiße Quelle, nicht ein eigentlicher Geiser), *Cupid's Cave* und die *Devil's Kitchen*.

Wer sich länger als einen Tag in Mammoth Hot Springs aufhält, kann zu Fuß oder zu Pferde die **Middle Gardiner Falls*, 4 M. s.ö. besuchen, die c. 45m hoch in einen 360m tiefen Cañon hinabstürzen. Der Ausflug läßt sich mit der Besteigung von *Bunsen Peak* (2675m) verbinden (1/2 Tag; Aussicht). — Die Besteigung des *Mt. Evarts* (2710m) erfordert mit einem Besuch der *Undine Falls* ziemlich einen vollen Tag. — Ö. führt von Mammoth Hot Springs eine Straße nach (20 M.) *Yancey's Pleasant Valley Hotel* ($2), von wo ein Pfad am Yellowstone zu den (4 M.) 33m h. **Tower Falls* hinansteigt. 1 1/2 M. südl. von Yancey's ist ein kleiner Wald *versteinerter Bäume*. — Von Yancey's zum *Yellowstone Cañon* s. S. 352.

b. Von Mammoth Hot Springs zum Untern Geiserbecken.

42 M. Stage in c. 10 St.

Die Straße führt durch die Schlucht des Gardiner hinan zum (4 M.) **Golden Gate* (angeblich nach dem gelben Moose benannt womit die Lavafelsen bedeckt sind), wo der w. Arm des Flusses zwischen Bunsen's Peak und Terrace Mt. hindurchfließt. Schöner Rückblick; in der Nähe die malerischen *Rustic Falls*. Beim Austritt aus dem Cañon führt die Straße am *Swan Lake* vorbei und überschreitet ein ödes Plateau. R. erheben sich die Schneegipfel der *Gallatin Range*, mit (von r. nach l.) *Quadrant Mt.* (3085m), *Bannock Peak* (3150m) und *Mt. Holmes* (3210m). Rückwärts, n.w., *Electric Peak* (3400m), der höchste Berg des Yellowstone Park. 2 M. jenseit Swan Lake kreuzt man den *Indian Creek* und *Obsidian* oder *Willow Creek*, die hier in den mittlern Arm des Gardiner einmünden. 2 M. weiter erheben sich l. die merkwürdigen ***Obsidianfelsen**, ein Strom vulkanischen Glases, 270m lang und 45-75m hoch, einst von den Indianern häufig aufgesucht, die aus Obsidian ihre Pfeilspitzen machten. Beim Bau der Straße wurden die Obsidianblöcke gesprengt, indem man sie erst durch Feuer erhitzte und dann mit kaltem Wasser übergoß. R. liegt *Beaver Lake* (2260m), mit zahlreichen Biberdämmen. Die Straße führt 1 M. an ihm entlang, überschreitet den *Green Creek* und kreuzt dann die Wasserscheide (2300m) zwischen dem in den Yellowstone fließenden Gardiner und dem *Gibbon*, der in den Madison fließt. Weiter am *Roaring Mt.* und den kleinen *Twin Lakes* vorbei.

18 M. (von Mammoth Hot Springs) **Norris Hotel** (2212m), wo meist Frühstückshalt gemacht wird, ist nur ein Restaurant. Es liegt im **Norris Geyser Basin**, einer weißen Fläche von Kieselsinter, in der hunderte heißer Quellen sprudeln. Einige der hier thätigen

Geiser sind ganz neuen Ursprungs. Wer nicht besondere Zwecke verfolgt, überblickt das Becken zur Genüge wenn er c. 1 M. weit vor dem Wagen hergeht. Bemerkenswert sind eine siedende Quelle l. von der Straße; der *Black Growler*, r.; der *Hurricane*, r. unweit der Straße (Handweiser), und der *Constant Geyser*.

Ein l. abzweigender Pfad führt zum *Emerald Pool*, dem *New Crater* und dem (1/2 M.) *Monarch Geyser* (einem der jüngsten, ohne Sinterablagerung). — Zahlreiche andre kleine Geiser und heiße Quellen sind überall sichtbar.

Etwa 3 M. vom Norris Hotel führt die Straße durch das *Gibbon Meadows* genannte Thal, dann bergab durch den romantischen **Gibbon Cañon*.

1/2 M. ö. (l.) vom Eingang des Cañon liegen die *Artists' Paint Pots*, den unten beschriebenen ähnlich. — 3/4 M. weiter führt ein Pfad r. zum *Monument Geyser Basin*, 300m über der Straße, das der gewöhnliche Tourist indes ohne Schaden unbesucht lassen mag.

2 M. vom Anfang des Cañon entspringt r. der **Beryl Spring*, eine der schönsten heißen Quellen des Parks (4,5m im Durchmesser). Nahe beim Ende der Schlucht l. die schönen 25m h. **Gibbon-Fälle*. Die zunächst folgende Strecke des Weges ist verhältnismäßig uninteressant. Die *Teton Mts.* (4270m), 75 M. s.w., sind bei hellem Wetter sichtbar. Dann allmählich hinab in das Thal des *Firehole River*, durch dessen Vereinigung mit dem Gibbon der *Madison River* entsteht. An den Forks (Gabelung) des Firehole und *Nez Percé*, 5 M. von den Gibbon-Fällen, mündet die Straße von Beaver Cañon (S. 344) in die unsere. 2 1/2 M. weiter erreicht man das

42 M. ***Fountain Geyser Hotel** (2210m), gewöhnlich die erste Nachtstation von Mammoth Hot Springs aus (warme Mineralbäder im Hotel zu haben).

Das ***Untere Geiserbecken**, an dessen Rande es steht, hat einen Flächenraum von 3-4 Sq.-M. und eine mittlere Meereshöhe von c. 2210m. Es enthält gegen 700 heiße Quellen und 20 oder mehr Geiser, die gruppenweise zusammenliegen. Ein paar hundert Meter vom Hotel ist der ***Fountain Geyser**, der alle 2-3 Stunden springt. Obschon nicht sehr hoch (9-15m), ist sein Ausbruch so gewaltig, er schleudert so viele Wassergarben nach allen Richtungen und steigt und fällt mit so viel Nuancen, daß er zu den schönsten des Parks zählt. Das Herannahen einer Eruption, die 15-20 Min. dauert, ist an der allmählichen Anfüllung des Geiserbeckens zu erkennen. — Unweit des Fountain Geyser liegen die höchst merkwürdigen ***Mammoth Paint Pots**, oder *Mud Puffs*, eine Gruppe verschiedenfarbiger Schlammquellen (rosa, gelb etc.) in einem Krater von 12m Durchmesser. Der Schlamm wird mit einem sonderbaren puffenden Ton emporgeschleudert und fällt zur Erde in Form von Blumen etc.

Etwa 2 M. vom Hotel, aber wegen des sumpfigen Bodens schwer zugänglich, ist der **Great Fountain Geyser**, der 45m h. springt. Dabei andere interessante Quellen.

c. Vom Untern zum Obern Geiserbecken.

8 M. Stage-Coach in 3-4 St., mit Halt am *mittleren Geiserbecken* (s. unten).

Die Straße führt anfangs in w., dann in s. Richtung am *Firehole River* entlang. Nach c. 3 M. steht man gegenüber dem sog. *Midway Geyser Basin*, am W.-Ufer des Flusses, zu dessen Besuch die Stages in der Regel halten.

Diese Gruppe umschließt den großen **Excelsior Geyser** („*Hell's Half Acre*"), den größten von allen, der aber, mit einer kurzen Ausnahme 1890, seit 1888 nicht mehr thätig war, wo er eine ungeheure Wassersäule 60-90m h. emporschleuderte. Sein Krater ist c. 120m lang und 60-70m breit und die Ränder erheben sich 5-6m über das siedende Wasser im Innern. — Unweit n. der schöne ***Turquoise Spring**, ein 30m weites Becken mit intensiv blauem, klarem Wasser. — W. der ***Prismatic Lake**, 120m lang und 75m br., dessen wunderbares Kolorit der Name andeutet. Die aus ihm aufsteigenden Dampfsäulen reflektieren die Farben in prächtigster Art.

Ungefähr 3 M. vom mittlern Becken beginnt das *obere Geiserbecken* (s. unten), das die am Firehole entlangführende Straße durchschneidet. Zu den vom Wege aus sichtbaren Quellen und Geisern gehören die *Artemisia Spring* (r.), die **Morning Glory* (l.), der *Fan Geyser* (r.) und der *Mortar Geyser* (r.). Jenseit der Brücke der *Riverside Geyser* (l.), die *Grotto* (l.), der *Giant* (l.), der *Splendid* (r.), der *Comet* (r.), die *White Pyramid* (r., etwas entfernt), das *Oblong* (l.), der *Turban* (l.), die *Saw Mill* (l., die drei letztern jenseit des Flusses) und das *Castle* (l.).

Das **Upper Geyser Hotel** wird bis jetzt nur als Frühstücks-Station benutzt; zum Übernachten kehren die Reisenden zum Fountain Geyser Hotel zurück.

Das ****Obere Geiserbecken** (2250m), 4 Sq.-M. groß, enthält gegen 40 Geiser, darunter den größten (nach Excelsior) und schönsten des Parks, und zahlreiche heiße Quellen. Die größern Quellen und Geiser entspringen meist in der Nähe des Firehole River. Guter Überblick von einem Erdhügel beim Hotel.

Die Hauptpunkte des obern Beckens lassen sich in zwei Rundgängen von je 3 M. besichtigen, deren jeder eine Seite des Flusses umfaßt und einen halben Tag in Anspruch nimmt. Wer nicht viel Zeit hat, nimmt am besten einen Führer; jedenfalls erkundige man sich, bei welchen Geisern ein Ausbruch zu erwarten ist und richte die Wanderung danach ein. Eine Tafel im Hotel giebt die Eruptionsperioden der verschiedenen Geiser an, doch ist auf wenige, mit Ausnahme von Old Faithful, unbedingter Verlaß. Wer sämtliche großen Geiser in Thätigkeit sehen will, muß mehrere Tage oder sogar Wochen hierbleiben; bei einigen Geisern bleiben die Ausbrüche monate- und selbst jahrelang aus. Die meisten größern Geiser sind durch kleine hölzerne Zeichen markiert, die aber zum Teil undeutlich sind. Feste Schuhe oder Überschuhe sind ratsam, da der Boden durch das aus den Geisern überfließende Wasser an manchen Stellen fast beständig überflutet wird.

***Old Faithful**, einer der schönsten Geiser des Parks, schleudert sein Wasser, in Zwischenräumen von 65 Minuten, 35-45m h. empor. Die Eruption dauert 4 Min. — Den Steg vor dem Hotel überschreitend, gelangt man zum ***Beahive**, von der bienenkorbähnlichen Form seines Kegels (1,2m h.) so benannt, der in Pausen von 10 30 St. aus seiner schnauzenartigen Öffnung eine starke Wassersäule 45-60m h. 8 Min. lang emporwirft. O. vom Beahive ist die ***Giantess**, die alle 14 Tage einmal ihre

Künste produziert. Unweit n.w. der *Sponge*, nach der Gestalt seines Kraters so benannt. — Etwas weiter n. der *Lion*, *Lioness* und *Cub* und ö. davon die *Beach*. Der Pfad führt dann zwischen *Spasmodic* (r.) und der **Sawmill* (l., bei einer Brücke über den Firehole) hindurch und erreicht den *Turban* und den ***Grand**, dessen unregelmäßige Ausbrüche (60m h.) sehr schön sind. Dicht dabei der *Young Faithful* oder *Minute Man*, ein kleiner Geiser der alle 5 Min. losgeht (Dauer 1 Min.). Weiter in n. Richtung an **Beauty Spring* vorbei über den Fluß und, den *Oblong Geyser* mit schönem Krater r. lassend, zum (1 M. vom Hotel) ***Giant Geyser**, wohl dem schönsten des Beckens, der seine Wassersäule in unregelmäßigen Zwischenräumen 75m h. emporschleudert (Dauer der Eruption 1½ St.). Ungefähr 180m n. vom Giant ist die durch die seltsame Gestalt ihres Kegels auffallende ***Grotto**. Nun wieder zum andern Ufer des Flusses über eine Fahrbrücke; gleich oberhalb am Flußufer der schöne **Riverside Geyser* (3mal tägl.; 24m). N., gleichfalls am Fluß, der *Mortar* und der *Fan*, von der Form ihres Ausbruchs so benannt, der in der Regel auf den von Riverside folgt. Auf der andern Seite der Straße die herrliche ***Morning Glory Spring**, ein in den zartesten Farben abgetöntes Wasserbecken, nach seiner Ähnlichkeit mit einer Winde (Convolvulus, „Morning Glory") so benannt. Von hier auf der Straße zum (1½ M.) Hotel zurück, am ***Castle** vorbei (nach der Kraterform so benannt; ungefähr alle 30 St., Höhe c. 23m). In der Nähe die schöne *Castle Well*.

Zu dem zweiten Rundgang schlägt man vom Hotel einen durch Wald nach NW. führenden Pfad ein, unweit des *Iron Spring Creek* (l.). Man überschreitet den Bach, um den schönen ***Emerald Pool** und ***Sunshine Pool** zu besuchen, kehrt dann aufs andre Ufer zurück und wandert weiter an dem kleinen *Mud Geyser* vorbei zu dem merkwürdigen *Black Sand Basin* und *Specimen Lake*, kein See sondern eine wasserlose Ebene mit zahlreichen versteinerten Bäumen. Ein Karrenweg führt von hier n. zur (1 M. vom Hotel) **Punch Bowl*, von wo er sich ö. wendet und schließlich in die Fahrstraße oberhalb des Oblong Geyser (s. oben) mündet. Mit einem Umweg l. (N.) kann man die *White Pyramid* (den Kegel eines erloschenen Geisers), den ***Splendid Geyser** (jeden zweiten Tag volle 3 St.; 60m) und den *Comet Geyser* in den Rundgang einschließen.

Das *Biscuit Basin*, ein Teil des obern Beckens c. 2 M. vom Hotel, wird selten besucht. Es enthält den **Sapphire Pool*, den *Soda Geyser*, die *Black Pearl* und den *Silver Globe*.

Eine jetzt wenig benutzte Fahrstraße führt vom untern Becken durch *Hayden Valley* auf die (25 M.) Straße vom Yellowstone Lake zum Grand Cañon. Die Straße steigt vom Hotel den rauhen und steilen *Devil's Stairway* hinan (schöner Rückblick auf die c. 100 M. entfernten *Teton Mts.*, S. 347) zum Gipfel von *Mary's Mountain*, der Wasserscheide zwischen Yellowstone und Missouri; oben *Mary's Lake* (1540m). Weiter an ein paar heißen Quellen vorbei und über den *Alum Creek*. L. (n.) steigt *Mt. Washburne* (3150m) auf, während vorn r. (ö.) die *Absaroka Mts.* erscheinen. Dann allmählich in das *Hayden Valley* hinab. Die Fahrt durch das Thal bis zur (25 M.) Straßenkreuzung, von wo man r. zum (9 M.) Yellowstone Lake und l. zum (7 M.) Cañon (S. 351) gelangt, ist ziemlich eintönig. Die Büffelherde des Parks soll hier überwintern.

d. Vom Untern Geiserbecken zum Yellowstone Lake.

43 M. Stage-Coach in 9-10 St., einschließlich Frühstückshalt.

Vom *untern* zum (8 M.) *obern Geiserbecken* s. S. 348. Die Straße führt von hier s.ö. am *Firehole River* (S. 347) bis zu den (1½ M.) *Kepler's Cascades*, wo der Fluß in einer Reihenfolge kleiner Fälle 40m h. hinabstürzt, und wendet sich 1 M. weiter l., am *Spring Creek* hinan.

Unweit der Straßenbiegung der *Lone Star Geyser*, der alle ½ oder

3/4 St. 23m h. springt. — Etwa 5 M. weiter südl., am W.-Ende des Shoshone-Sees (s. unten), das **Shoshone Geyser Basin**, mit dem *Union* und andern interessanten Geisern und heißen Quellen. Der fischreiche **Lake Shoshone** (2386m), 6 1/2 M. lang und 1/2-4 M. br., besteht aus zwei durch einen schmalen Kanal verbundenen Wasserbecken und ist von bewaldeten Bergen umgeben.

Die Straße steigt stetig am Spring Creek hinan, mit schönen Blicken auf Lake Shoshone (s. oben), und überschreitet c. 8 M. vom obern Geiserbecken die „*Continental Divide*“ oder Wasserscheide des **Felsengebirges** (c. 2470m). Die „Divide“ beschreibt eine Kurve nach N. und wendet sich dann wieder zurück, sodaß man sie ein zweites Mal 6 M. weiter, bei *Lost Lake* (2590m) kreuzt. Die Straße senkt sich dann, am *Duck Lake* vorbei, hinab zum (3 M.) *Yellowstone Lake* (s. unten), den sie bei der *West Bay* oder *Thumb* (Larry's Luncheon Station) erreicht. Das *Hot Spring Basin* enthält hier gegen 70 heiße Quellen, von denen viele wegen ihrer brillanten Färbung bemerkenswert sind. Eine liegt so dicht am See, daß es buchstäblich möglich ist, eine Forelle im See zu fangen und sie in der Quelle zu kochen, ohne seine Stellung zu ändern. Ungefähr 140m vom See liegt eine Gruppe von **Paint Pots*, die von vielen für schöner gehalten werden als die S. 347 beschriebenen. Ein kleiner *Dampfer* fährt von hier zum (20 M.) *Yellowstone Lake Hotel* (s. unten).

Weiter am r. Ufer des ***Yellowstone Lake** (2360m), eines der größten Seen der Erde in dieser Meereshöhe, mit einem Flächenraum von 140 Sq.-M., einer Uferlinie von c. 100 M. und einem Maximal-Durchmesser von 18 M. Seine Gestalt ist unregelmäßig und gleicht einer Hand mit drei Fingern und einem Daumen. Der See ist von hohen Bergen umgeben und wird vom Yellowstone River von S. nach N. durchflossen. Bevor die Straße das Hotel erreicht, umzieht sie *Bridge Bay*, nach einer merkwürdigen *Naturbrücke* (1 1/2 M. vom See) so benannt.

Das ***Yellowstone Lake Hotel**, 35 M. vom obern Geiserbecken, in schöner Lage auf einem den See beherrschenden, an der Rückseite mit Wald bedeckten Hügel, bietet einen herrlichen Blick auf den inselreichen See und die an seiner O.-Seite aufragende Kette der **Absaroka Mts.**, mit den (von N. nach S.) *Mts. Cathedral* (3260m), *Chittenden* (3105m), *Silver Tip* (3170m), *Grizzly* (2956m), *Doane* (3263m), *Langford* (3285m), *Stevenson* (3175m), *Atkins* (3260m), *Schurz* (3322m), *Eagle Peak* (3290m) und *Table* (3290m). Im S., r. von diesen, die **Red Mts.**, im *Mt. Sheridan* (3165m) und *Hancock* (3120m) gipfelnd.

Boote zu Seefahrten (50 c. die Stunde) sind beim Hotel zu haben; guter Fischfang auf Forellen (Fischgerät 50 c. die Stunde). In den nahen Wäldern finden sich zahlreiche Bären, die aber den Menschen nicht angreifen und von denen man vom Hotel aus früh Morgens wohl einen zu sehen bekommt. — Ö., in den Absaroka Mts., das **Hoodoo** oder **Goblin Land**, mit höchst phantastischen Felsformen und Klippen (Besuch lohnend, aber anstrengend und beschwerlich).

e. Vom Yellowstone Lake zum Yellowstone Cañon.

17 M. Stage in 4 St.

Die Straße folgt in N. und NW. Richtung dem l. Ufer des *Yellowstone River*. Etwa 7 M. vom Hotel l. der ***Mud Cauldron** oder **Schlammgeiser,** eine der außerordentlichsten und seltsamsten Erscheinungen des Yellowstone Park. Derselbe besteht aus einem 10m br. und 6m tiefen Trichter, dessen Boden mit bleigrauem kochenden Schlamm gefüllt ist, der sich fortwährend in teigartigen Blasen hebt, während von Zeit zu Zeit heftigere Eruptionen eintreten —, ein schauriges Bild, das mit den stöhnenden Lauten, welche die Pulsierungen des Schlammes begleiten, den Gedanken an eine Öffnung des Höllenpfuhls nahelegt, aus dem die Seelen der Verdammten umsonst sich loszuringen streben.

2 M. weiter mündet l. die Straße durch *Hayden Valley* (S. 349); nach nochmals 2 M. erhebt sich r. der *Sulphur Mt.* oder die *Crater Hills* (45m), deren Krateröffnungen große Schwefelmengen abgelagert haben. Die am Fuß des höchsten Hügels entspringende starke Quelle ist sehr schwefelhaltig und entwickelt einen höchst unangenehmen Geruch. Die Kruste ist stellenweise dünn und man nähere sich den Krateröffnungen und Spalten mit der nötigen Vorsicht. L. mehrere kleine Schlammquellen. — Bei der Annäherung an das Hotel (c. 4 M. weiter) öffnet sich der Blick auf den obern Fall und den Cañon (s. unten). Zuletzt auf einer Brücke über den Bach, der die *Crystal Falls* bildet.

Das ***Grand Cañon Hotel** (2350m), in schöner Lage auf einem Plateau c. 5 Min. vom Fluß und vom obern Ende des Cañon, ist zu einem Aufenthalt von einigen Tagen sehr geeignet, da der Cañon wiederholten Besuch verdient, während der Fluß unter- und oberhalb der Fälle treffliche Gelegenheit zum Angeln bietet.

Der ****Große Canon des Yellowstone,** vielleicht das größte Naturwunder des Parks, erstreckt sich von den großen Fällen (s. unten) c. 24 M. weit bis unweit des East Fork. Er ist 180 bis 360m tief und am oberen Rande 300-1400m breit. Die verwitterten Rhyolithfelsen, aus denen die Wände der Schlucht bestehen, steigen in den kühnsten Formen empor, überragt von Zacken und Nadeln härteren Gesteins. Im obern 5 M. langen Teil des Cañon, wo er am tiefsten und engsten ist, zeigen die Felsen zugleich die lebhafteste Färbung in rot, orange, gelb und purpur, als wenn „ein Regenbogen von Himmel gefallen und an den Felsen in Stücke zerbrochen wäre.“ Tief unten fließt der Yellowstone gleich einem Faden vom schönsten Blau. Die Ränder der Schlucht sind von dunkelgrünen Fichten umsäumt.

Zum Besuch des Cañon folgt man dem vom Hotel n.ö. durch das Gras führenden Pfade (vgl. die Karte des Cañon im Hotel), der bald in den Wald tritt und den Rand des Cañon beim ***Look-out Point** erreicht, mit herrlichem Überblick der großartigen Schlucht. W. erblickt man den *untern Fall*, am obern Ende des Cañon, der auch vom *Red Rock*, unterhalb Look-out Point (steiler aber sicherer Pfad) gut zu überblicken ist. Der Pfad führt am Rande des Cañon weiter nach l. (O.), an mehreren treff-

lichen Aussichtspunkten vorbei, namentlich dem *Hayden Point*. Tief unten in der Schlucht sendet ein kleiner Geiser seine Dampfsäule empor und ein geübtes Auge wird leicht einige Adlernester an den unzugänglichen Felszacken entdecken. In c. 2 Min. erreicht man ***Inspiration Point** (460m über dem Fluß), mit schönstem Blick auf die farbenprächtigen Felsen im obern Teil der Schlucht (Nachmittags-Beleuchtung am besten) und die dunkleren Schattierungen des fichtenbewachsenen untern Cañon. Weiter kann man in dieser Richtung nicht vordringen und kehrt daher von hier zum Hotel zurück Wer nicht hin und zurück gehen mag, kann bis Inspiration Point und Look-out Point fahren oder reiten.

Der ***Große** oder **Untere Yellowstone-Fall**, ebenso schön, wenn auch weniger hoch als der Yosemite-Fall (S. 418), stürzt von einer Höhe von 95m in die Schlucht hinab. Der Fluß verengt sich hier plötzlich von 75m auf 23m. Man erreicht den Fall vom Hotel in 10-20 Min. entweder auf direktem Pfade (steil), oder auf einem bequemern Wege, der bei der Brücke über die Cascade Falls (S. 351) von der Straße abzweigt. Die Plattform am obern Ende des Falls gewährt einen guten Überblick über den Cañon, mit dem l. vortretenden Look-out Point (Inspiration Point ist verdeckt). — Um den ***Obern Fall** zu erreichen (1/2 M. weiter aufwärts und c. 33m h.), überschreitet man die oben erwähnte Brücke, folgt der Straße einige Min. weiter, kreuzt eine zweite Brücke (l.) und folgt dann dem kurze Zeit durch Wald führenden Pfade. Die Stromschnellen oberhalb des obern Falls sind malerisch; der Flußlauf zwischen beiden Fällen ist dem Anschein nach ruhig und träge, doch ist die Strömung thatsächlich sehr reißend. — Auch auf der andern Seite des Cañon sind einige treffliche Aussichtspunkte, die man erreicht indem man mit Boot oberhalb des obern Falls überfährt. Einer der besten ist *Artist's Point*, wo Thomas Moran das im Capitol zu Washington befindliche Bild des Yellowstone malte.

***Mt. Washburne** (3150m), auf der W.-Seite des Yellowstone Cañon, mit prachtvoller Aussicht über einen großen Teil des Parks, einschließlich des Yellowstone Lake und Grand Cañon, ist vom Hotel zu Fuß oder Pferde in 4-5 St. leicht zu ersteigen (Führer ratsam). Man folgt am besten dem über den O.-Abhang des Berges nach den Tower Falls führenden Pfade und wendet sich am höchsten Punkte desselben (c. 1200m über dem Fluß) l. ab. [Der Bau einer Fahrstraße über Mt. Washburne nach Yancey's (S. 346) ist projektiert; dieselbe wird einen Teil der regelmäßigen Rundtour durch den Park bilden, sodaß die zweimalige Fahrt vom Norris Basin nach Mammoth Springs (s. unten) vermieden wird.] — Der oben erwähnte Pfad nach *Tower Falls* ist 17 M. lang. Ein anderer Pfad nach den Tower Falls führt über *Dunraven Peak* (2702m und die W.-Seite des Mt. Washburne. Von den Tower Falls nach (3 M.) *Yancey's* s. S. 346.

f. Vom Yellowstone Cañon nach Mammoth Hot Springs.

30 M. Stage in 7-8 St.

Die Straße führt in w. Richtung durch nicht besonders interessante Gegend. Weiterhin senkt sie sich in das Thal des *Gibbon*, an den hübschen **Virginiafällen* vorbei, die an 60m h. hinabstürzen. Unmittelbar hinter den Fällen biegt die Straße scharf um eine Ecke, das „*Cape Horn*“ oder den „*Bend in the Road*“.

12 M. *Norris Hotel* und von da nach (30 M.) *Mammoth Hot Springs Hotel* s. S. 346, 347.

81. Von St. Paul nach Everett und Seattle.

1803 M. Great Northern Railway bis (1777 M.) *Everett* und (1803 M.) *Seattle* in c. 3 Tagen (Fahrpreis $70, Schlafwagen $13.50). Diese Anfang 1893 eröffnete Bahn bildet eine neue direkte Verbindung (durchgehende Wagen) nach dem Großen Ocean. Durchgehende Wagen laufen auf derselben auch nach (1181 M.) *Helena* in 43 St. (Fahrpreis $40, Schlafwagen

$ 8), bis (1254 M.) *Butte* in 46 St. (gleicher Preis). *Colonist Sleeping Cars* sind an alle durchgehenden Züge angehängt. — *Harvest Excursion Trains* zu ermäßigten Preisen gehen von St. Paul und Minneapolis zur Erntezeit im Aug. und Sept. nach den reichen Weizenländern am Red River.

St. Paul und (11 M.) *Minneapolis* s. S. 262-63. Die Bahn führt am O.-Ufer des Missisippi aufwärts; am andern Ufer eine von den *nach* St. Paul fahrenden Zügen benutzte Linie. — 29 M. *Anoka* (4352 E.); 40 M. *Elk River*. — Bei (75 M.) **St. Cloud** (*Grand Central*, *West Ho.*, $ 2), mit 7686 E. und großen Granitbrüchen, vereinigen sich die beiden von St. Paul kommenden Linien mit der von Duluth (S. 266). Zweigbahn nach *Willmar* (S. 266). — Die Bahn verläßt den Mississippi und führt n. w. an zahllosen Seen vorbei, oft auch darüber hinweg. Von (117 M.) *Sauk Centre* Zweigbahn n. nach (91 M.) *Park Rapids*. — 130 M. *Osakis* (Fair View, Lake Ho., $ 2), an dem hübschen See d. N., wird als Sommerfrische und von Anglern viel besucht. — 142 M. *Alexandria* (Alexandria, Geneva Beach Hotel, $ 2), gleichfalls als Sommeraufenthalt und von Sportsleuten besucht. — 168 M. *Ashby* (Hotel Kitson, $ 2½). Bei (187 M.) *Fergus Falls*, mit 3772 E., wird die Wasserkraft des jugendlichen *Red River* von Mühlen und Fabriken benutzt. Weiter durch die unermeßlichen Weizenfelder des Red River Thales (vgl. 337); Getreide-Elevatoren erheben sich in allen Richtungen. — 218 M. *Barnesville* ist Knotenpunkt der Bahn nach *Moorhead* und *Fargo* (S. 337). — Bei (300 M.) *Crookston* kreuzt die Bahn den *Red Lake River* und wendet sich l. (W.), den Red River überschreitend, nach

320 M. **Grand Forks** (253m; *Dacotah Hotel*, $ 2½-3½; *Ingalls Ho.*, $ 2), mit 4979 E. und großen Holzsägewerken, zugleich Sitz der Staats-Universität von Nord-Dakota. Bahnen führen von hier nach allen Richtungen (nach *St. Paul* über *Fargo*, *Breckenridge* und *Willmar* s. S. 266).

Von Grand Forks nach Winnipeg, 140 M., Great Northern und Canadian Pacific Railway („Manitoba Pacific Route") in 5½ St. (durchgehende Billette nach der pacifischen Küste). — 78 M. *Neche* ist die letzte Station der Verein. Staaten, 80 M. *Gretna* die erste in Canada (Zollrevision). Vgl. *Baedeker's Canada*.

Die Bahn durchzieht in w. Richtung das reiche Weizengebiet von *Nord-Dakota*, an zahlreichen kleinen Stationen vorbei. — 415 M. *Devil's Lake* (Benham Ho., Cliff Ho., $ 2), am N.-Ufer des fischreichen Sees d. N.

Dampfboote fahren über den 50 M. langen, 2-8 M. br. **Devil's Lake** nach *Fort Totten*, einem Militärposten am S.-Ufer (in der Nähe die Reservation der *Cuthead Sioux Indianer*) und nach *Minnewaukan*, am W.-Ende, von Touristen und Sportsmännern viel besucht (Eisenbahn nach *Jamestown*, 90 M., s. S. 337).

Von (433 M.) *Church's Ferry* und (472 M.) *Rugby* führen Zweigbahnen n. nach *St. John's* und nach *Bottineau* in den *Turtle Mts.* Bei (532 M.) *Minot*, wo man zur „Gebirgs"-Zeit übergeht (s. S. xviii), über den *Mouse River*. Bei (654 M.) *Williston* erreicht die Bahn den obern *Missouri* und führt an seinem l. (N.) Ufer aufwärts. — 674 M. *Fort Buford*, wichtige Militärstation, gegenüber der Mündung des *Yellowstone*

River (S. 338). Die Bahn tritt in den Staat *Montana* (S. 338). — 739 M. *Poplar*, Militärposten mit großer Indianerschule. Jenseit (795 M.) *Nashua* verläßt die Bahn den Missouri und führt am *Milk River* hinan, durch grasreiche Gegend. — 834 M. *Hinsdale;* 866 M. *Bowdoin;* 906 M. *Savoy.* Bei (941 M.) *Chinook* erscheinen l. die *Bear Paw Mts.* und die *Little Rockies*, Ausläufer des Felsengebirges. — 960 M. *Pacific Junction.*

Von Pacific Junction nach (220 M.) Helena und (294 M.) Butte, G. N. Railway in 8-10 St. — 10 M. *Fort Assiniboine*, in den Vorhügeln der Bear Paw Mts., ist eine der größten Militärstationen der Union und hat eine Besatzung von neun Kompanieen. — 79 M. *Fort Benton*, an dem von hier ab schiffbaren Missouri. — 122 M. **Great Falls** (975m; *Park Hotel*, $ 3; *Milwaukee Ho.*, $ 2), lebhaftes und gewerbthätiges Städtchen von 5000 Einw., mit großen Schmelzwerken, hat seinen Namen von den im ganzen 135m hohen Fällen des Missouri. Der Fluß verengt sich von einer Breite von 1/2 M. auf c. 280m und bildet hintereinander die *Black Eagle Falls* (15m h.), *Colters Falls* (3,6m), *Crooked Falls* (6m), **Rainbow Falls* (15m) und *Great Falls* (28m). Beim Regenbogenfall der *Giant Spring Fall*, der aus dem Ufer des Missouri 6m über dem Wasser hervorbricht. — Zweigbahnen führen von Great Falls s. nach (64 M.) *Barker* und (67 M.) *Neihart* in den Belt Mts., und n. nach (199 M.) *Lethbridge* in Canada. — 40 M. oberhalb Great Falls tritt die Bahn in den *Prickley Pear Cañon* und durchzieht die ***Gate of the Mountains**, wo der Missouri einen Ausläufer der *Belt Mts.* durchbricht, einen Engpaß mit senkrechten 150-400m h. Felswänden. Dann verläßt sie den Fluß. — 220 M. *Helena*, und von da bis (294 M.) *Butte* am Union Pacific Railway, s. S. 339.

Von Pacific Junction führt die Bahn in w. Richtung durch Weideland; im N. die *Sweet Grass Hills.* — 1068 M. *Shelby Junction*, für Linien nach *Great Falls* (s. oben) und *Lethbridge* (Canada). Bei (1152 M.) *Summit* (1594m) überschreitet die Bahn die Wasserscheide des **Felsengebirges**, in einer um 90-760m geringern Höhe als die übrigen Pacificbahnen. Die Landschaft am W.-Abhang der „Great Divide“ ist großartig. Bei (1213 M.) *Columbia Falls* über den *Flathead River.* 1228 M. *Kalispell*, Hauptort des Flathead-Thales. Die Bahn überschreitet die *Cabinet Mts.* und folgt dem *Kootenai River*, durch einen Gold- und Silberminen-Distrikt. Bei (1308 M.) *Jennings* beginnt *Idaho* (S. 359). — 1332 M. *Kootenai Falls.* Bei (1338 M.) *Troy* geht man von „Gebirgs“- zu „Pacific“-Zeit über (1 St. später, s. S. xviii). — Von (1371 M.) *Bonner's Ferry* fahren Dampfboote nach dem *Kootenai Lake District* in British Columbia (s. *Baedeker's Canada*). Die Bahn wendet sich nun nach S. — 1405 M. *Sand Point*, an *Lake Pend d'Oreille* (S. 340). Weiter über den *Priest River* und *Clark's Fork* des Columbia.

1479 M. **Spokane**, s. S. 341. Die Bahn durchzieht die *Big Bend Wheat Region*, im Staat *Washington* (S. 341). 1508 M. *Edwall;* 1524 M. *Harrington.* Bei (1640 M.) *Rock Island Rapids* überschreitet die Bahn den *Columbia River* (S. 360) und folgt ihm bis (1653 M.) *Wenatchee*, von wo Dampfer zum *Lake Chelan* fahren. Dann führt sie c. 40 M. am *Wenatchee* entlang, überschreitet die *Cascade Mts.* (S. 342) und senkt sich durch ausgedehnte Waldungen nach (1769 M.) *Snohomish* und

1777 M. **Everett** (*Bay View*, *Everett*, $2½), am *Puget Sound* (S. 434). Bahnlinien führen von hier nördl. nach *Fairhaven* (S. 434) und *New Westminster* (S. 435) und südl. nach

1803 M. **Seattle**, s. S. 434.

. . .

82. Von Chicago nach Council Bluffs und Omaha.

a. Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway.

490 M. Eisenbahn in 15-16 St. (Fahrpreis $ 12.50; Schlafwagen $ 2.50).

Chicago s. S. 250. Die Bahn führt in w. Richtung durch einen ackerbautreibenden Distrikt. — 35 M. *Elgin* (213m; Kelley Ho., $2), betriebsame Stadt von 17823 E. am *Fox River*, mit großen Uhren- und andern Fabriken. — Von (80 M.) *Davis Junction* führt eine Bahn n. nach (13 M.) *Rockford*. — 137 M. **Savanna** (173m; *Savanna Ho.*, $ 2-2½; *Occidental*, $ 2), am O.-Ufer des *Mississippi*, ist Knotenpunkt von Bahnen n. nach *Dubuque* (S. 261) und s. nach *Rock Island City* (S. 260). — Die Bahn führt über den Mississippi nach (141 M.) *Sabula* und betritt *Iowa* (S. 260). — 173 M. *Delmar Junction* (247m); 192 M. *Oxford Junction* (220m); 227 M. *Marion*, Knotenpunkt einer Bahn nach *Cedar Rapids* (S. 356); 247 M. *Van Horne;* 281 M. *Tama City;* 347 M. *Madrid;* 394 M. *Coon Rapids;* 466 M. *Neola*. Die Bahn wendet sich nun nach S. (l.).

487 M. **Council Bluffs** (298m; *Grand Hotel*, $ 3; *Danforth Ho.*, $ 2-3; *Pacific Ho.*, $ 2), gewerbreiche Stadt von 21174 E., am Fuß der „Bluffs" des *Missouri*, 2½ M. ö. von diesem gelegen, verdankt seine Blüte wesentlich dem Umstande, daß es mit Omaha (s. unten) der öst. Endpunkt des großen Union Pacific Railway (S. 361) und Knotenpunkt der von hier nach O. auslaufenden Bahnen ist. Einen Besuch verdient *Fairmount Park*, mit hübschen Anlagen u. schönen Aussichtspunkten. Council Bluffs ist mit Omaha durch eine Straßen- und zwei Eisenbahnbrücken verbunden.

Der Zug läuft in die (488 M.) *Union Pacific Transfer Station* ein und fährt dann auf schöner über ½ M. langer Eisenbrücke (Baukosten $ 1 000 000) über den Missouri.

490 M. **Omaha** (314m; *Paxton Ho.*, $ 3-5; *Millard*, $ 3-5; *Murray*, $ 3-4; *Dellone*, $ 2½-4), die größte Stadt von Nebraska und am Missouri, mit (1890) 140452 E., liegt an und auf einem vom W.-Ufer des Flusses ansteigenden Plateau, dessen Höhe die freundlichen Wohnungsviertel einnehmen, während die Geschäftsstraßen sich am Fluß entlangziehen. Zu den hervorragendsten Gebäuden gehören die *Post Office*, die *High School* (vom Turm schöne Aussicht), das *County Court House*, das *Exposition Building*, die *City Hall* und die Offices der *Omaha Bee* und *New York Life Insurance Co.* Sehenswert die Gemälde-Galerie des *Mr. G. W. Lininger*, Ecke von 18th und Davenport Str. (Do. u. So., Fremden auch sonst zugänglich).

Omaha (die „Thorstadt"), 1854 gegründet, verdankt seine kommerzielle Bedeutung seiner Lage als eine der Haupt-Eingangspforten des Westens. Die Stadt hat bedeutende Schmelzwerke, Brauereien, Destillerieen, Fleisch-

pökeleien (nur hinter Chicago und Kansas City zurückstehend), Maschinenwerkstätten, Ziegeleien und Dampfmaschinenfabriken (Wert der Erzeugnisse 1890 $ 38961523). Omaha ist ein wichtiges Bahncentrum, von dem nach allen Richtungen Linien auslaufen, und der eigentliche ö. Endpunkt des Union Pacific Railway (vgl. S. 361).

Von Omaha nach *Portland* s. R. 83; nach *San Francisco* s. R. 84.

b. Chicago and Northwestern Railway.

492 M. Eisenbahn in 15-19 St. (Fahrpreise wie oben).

Chicago s. S. 250. Die Bahn folgt im ganzen derselben Richtung wie die oben beschriebene. Stationen meist unbedeutend. Jenseit (98 M.) *Dixon* (220m) am *Rock River* entlang nach (109 M.) *Sterling*, gewerbreiches Städtchen mit 5824 E. — Von (135 M.) *Fulton Junction*, am O.-Ufer des *Mississippi*, führen Bahnen n. nach *Savanna* (S. 355) und *Dubuque* (S. 261) und s. nach *Rock Island* (S. 260). Die Bahn überschreitet den Mississippi auf einer schönen 3/4 M. l. Eisenbrücke, tritt in den Staat *Iowa* und erreicht (138 M.) **Clinton** (221m; *Windsor*, $2-2½; *Revere Ho.*, $2), wohlhabende Stadt mit 13619 E. und großen Sägemühlen. — 172 M. *Wheatland*. — 219 M. **Cedar Rapids** (227m; *Clifton Ho.*, *Grand*, *Pullmann Ho.*, $2-2½), Stadt von 18020 E. am *Red Cedar River*, ist ein wichtiges Bahncentrum (vgl. S. 260, 369), mit bedeutendem Handel, großen Schweinefleischpökeleien und mehreren Fabriken. — 270 M. *Tama*; 326 M. *Ames*, Knotenpunkt einer Bahn nach (37 M.) *Des Moines* (S. 357). Jenseit (340 M.) *Boone* (352m) senkt sich die Bahn in das Thal des *Des Moines River* und überschreitet ihn bei (345 M.) *Moingana*. Weiter durch Prairieland. 363 M. *Grand Junction*. Bei (400 M.) *Maple River Junction* wendet sich die Bahn nach S. (l.). — 405 M. *Arcadia* (438m; 265m über dem Michigan-See), angeblich der höchste Punkt in Iowa. Jenseit (423 M.) *Denison* durch das freundliche Thal des *Boyer*. — Hinter (468 M.) *Missouri Valley* (310m), Knotenpunkt einer Bahn von *Sioux City* (S. 266), öffnen sich hübsche Blicke auf den *Missouri* und seine Hügel.

489 M. *Council Bluffs* und von da nach (492 M.) *Omaha* s. S. 355.

c. Chicago, Rock Island and Pacific Railway.

501 M. Eisenbahn in 15-20 St. (Fahrpreise wie oben).

Von Chicago bis (181 M.) *Rock Island* s. S. 260. Eine schöne Brücke führt über den *Mississippi* nach (182 M.) **Davenport** (176m; *Kimball Ho.*, *Lindell*, $ 2-3), der vierten Stadt Iowa's, in schöner Lage an einem vom Fluß ansteigenden Hügelrücken, mit 26872 E., bedeutendem Handel in Getreide und Kohlen und zahlreichen Fabriken. — Bei (222 M.) *West Liberty* kreuzt die Bahn die Linie von Burlington nach Minneapolis (S. 260). — 237 M. **Iowa City** (204m; *Chicago Ho.*, $2), Stadt von 7016 E. am *Iowa River*, mit einer Anzahl Fabriken, ist Sitz der *Staats-Universität* und der *histor. Staatsbibliothek* (4000 Bde.). — 303 M. *Grinnell*; 335 M. *Colfax* (228m), mit Mineralquellen.

358 M. **Des Moines** (244m; *Savery*, $ 2-4; *Aborn Ho.*, $ 3; *Kirkwood*, $ 2½-3; *Morgan*, $ 2-2½), die Hauptstadt von Iowa, mit 50093 E., am Zusammenfluß des von hier ab schiffbaren *Des Moines* mit dem *Raccoon*, ist ein wichtiges Bahncentrum, mit bedeutendem Handel und zahlreichen Fabriken. Zu den schönsten Gebäuden gehören das neue *Staatscapitol* (Baukosten $ 3000000), das *Postamt*, die *City Hall*, das *Grand Opera House*, die *Drake University* und die *State Library* (16000 Bde.).

Weiter stets in w. Richtung. Jenseit (470 M.) *Neola* senkt sich die Bahn in die Missouri-Ebene hinab.

498 M. *Council Bluffs* und von da nach (501 M.) *Omaha* s. S. 355.

d. Chicago, Burlington and Quincy Railroad.

501 M. Eisenbahn in 16-18 St. (Fahrpreise wie oben).

Chicago s. S. 250. Die Bahn führt anfangs in s.w. Richtung, wie die vorigen Linien durch einen reichen Ackerbaudistrikt. — 38 M. *Aurora* (S. 261). — 84 M. *Mendota* (228m); 164 M. *Galesburg* (240m; Union, $ 2-2½), Stadt von 15264 E., mit zwei blühenden Colleges, Fabriken u. Handel in landwirtschaftlichen Produkten. — Bei (206 M.) *East Burlington* über den *Mississippi* nach

207 M. **Burlington** (260m; *Duncan*, *Boston*, $ 2½; *Union*, $ 2), Stadt von 22655 E., mit ansehnlichem Handel zu Wasser und zu Lande. Die Stadt ist regelmäßig gebaut, die Geschäftsviertel am Fluß, die Wohnhäuser auf den Uferhöhen. Unter den öffentlichen Bauten sind das *Burlington Institute*, die *Free Public Library* (28000 Bände) und das *County Court House* hervorzuheben.

235 M. *Mt. Pleasant* (221m), mit zwei Methodistenschulen und großer Irrenanstalt; 282 M. *Ottumwa* (192m), betriebsame Stadt von 14000 E. am *Des Moines River*, den die Bahn bald darauf überschreitet. Dann allmählich bergan. 307 M. *Albia* (288m), Knotenpunkt einer Bahn nach (68 M.) *Des Moines* (s. oben); 363 M. *Osceola* (342m). Jenseit (397 M.) *Creston* (380m) senkt sich die Bahn zum Niveau des Missouri hinab. — 448 M. *Red Oak*, Knotenpunkt einer Bahn nach (60 M.) *Nebraska City*; 482 M. *Pacific Junction* (292m).

498 M. *Council Bluffs* und von da nach

501 M. *Omaha* s. oben. (S. 355).

83. Von Council Bluffs und Omaha nach Portland.

1821 M. Union Pacific Railway in 52 St. (Fahrpreis $ 60, Schlafwagen $ 13). Billette für diese Route sind auch über *Denver* gültig (vgl. R. 88). Die durchgehenden Züge haben Speisewagen (M. $ 1). Über die Union Pacific Bahn und ihre Anschlüsse vgl. S. 361.

Council Bluffs und *Omaha* s. S. 355. — Die Bahn durchschneidet die Fabrikvorstädte von Omaha. Von (29 M.) *Elkhorn* (355m) an führt sie am l. Ufer des *Platte River* entlang; Stationen meist unbedeutend. Von (38 M.) *Valley* führt eine Bahn südl. nach *Lincoln*, *Marysville*

und (190 M.) *Manhattan* (S. 372). — Bei (49 M.) *Fremont* (362m) mündet eine Bahn von *Sioux City* (S. 266). — 94 M. *Columbus* (440m), Knotenpunkt von Bahnen nach (125 M.) *Sioux City* (S. 266), *Lincoln* etc. — 101 M. *Duncan;* 135 M. *Central City* (527m); 156 M. *Grand Island* (566m), wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt; 199 M. *Kearney* (653m); 234 M. *Lexington* (727m). Bei (294 M.) *North Platte* (852m; 3055 Einw.), wo man von „mittlerer" zur „Gebirgs"-Zeit übergeht (vgl. S. XVIII), über den *North Platte River* oberhalb seiner Vereinigung mit dem *South Platte;* weiter am l. Ufer des letztern. — Bei (375 M.) *Julesburg* (1053m), wo die direkte Bahn nach *Denver* (S. 373) l. abzweigt, welche die Inhaber von durchgehenden Billetten gleichfalls benutzen können (s. oben), betritt die Bahn auf kurzer Strecke *Colorado* (S. 370). Man verläßt nun den Platte River, nachdem man ihm c. 370 M. weit gefolgt ist.

Bei (417 M.) *Sidney* (1248m) hört der Ackerbaudistrikt von Nebraska auf und das Prairieland beginnt, mit ungeheuren Viehherden. Zwischen (461 M.) *Adams* und (475 M.) *Pine Bluffs* tritt die Bahn in den Staat *Wyoming* („Equality State" genannt, weil Männer und Frauen gleiches Stimmrecht haben). — 519 M. **Cheyenne** (1844m; *Inter-Ocean Hotel*, $\$2^1/_2$-5), mit 11 620 Einw., ist Knotenpunkt des Denver-Zweiges der Union Pacific Bahn (s. R. 88) und einer der Stapelplätze für die viehzuchttreibenden Länder des Nordwestens. 4 M. n. von Cheyenne liegt *Fort Russell.* — L. erscheinen nun die schneebedeckten Gipfel des *Felsengebirges*, darunter *Long's Peak* (S. 375) und weiter zurück die *Spanish Peaks* (S. 385). Fern im N. (r.) die *Black Hills.* Die Bahn führt scharf ansteigend an (538 M.) *Granite Cañon* (2228m) vorbei und erreicht bei (552 M.) *Sherman* (2513m) ihren höchsten Punkt, die große „Continental Divide" auf dem Kamme des **Felsengebirges.** L. das 20m h. *Ames Monument*, zu Ehren von Oakes und Oliver Ames, denen die Vollendung des Union Pacific Railway wesentlich zu verdanken war. Dann bergab, auf einer 200m langen und 38m h. Brücke (in einer einzigen Spannung) über den *Dale Creek.* L. ist bei hellem Wetter der 165 M. entfernte *Pike's Peak* (S. 384) sichtbar; r. die *Red Buttes.* — 576 M. **Laramie** (2180m; *Thornberg*, $\$2^1/_2$-3), Stadt von 6388 Einw. am *Big Laramie River*, inmitten der sog. *Laramie Plains*, eines der üppigsten Grasbezirke der Union. Bedeutender Wollmarkt.

Im Sommer fahren Coaches von Laramie nach dem ***North Park**, c. 60 M. südl., einem der großen Naturparke von Colorado, aus hügeligen Plateaus oder Hochthälern bestehend, die von hohen Bergen umgeben sind. Der Besuch des Parks ist für den unternehmenden Reisenden und den Jäger (auf Hochwild, Bären etc.) sehr lohnend, liegt aber außerhalb des Bereichs des gewöhnlichen Touristen. North Park hat eine Ausdehnung von 2000-2500 Sq.-M., mit einer mittlern Meereshöhe von 2400-2700m. Man kann ihn auch von Denver über *Fort Collins* erreichen (s. S. 375). Die andern Naturparke von Colorado sind *Middle Park* (S. 374), *Estes Park* (S. 375), *South Park* (S. 376) und *San Luis Park* (S. 385).

Weiter stets bergab durch gebirgige Gegend. Bei (618 M.) *Miser* erhebt sich r. *Laramie Peak* (2740m), l. *Elk Peak* (3508m). — 625 M.

Rock Creek (2042m; Bahnrestaur.); 659 M. *North Carbon* (2078m). Jenseit (697 M.) *Fort Steele* über den *North Platte*, den man hier wieder erreicht, 300 M. von dem Punkte, wo man ihn zuletzt erblickte (S. 358). Nun wieder bergan. 712 M. *Rawlins* (2055m); 740 M. *Creston* (2148m), am W.-Rande des die kontinentale Wasserscheide bildenden Plateaus, von wo die Bahn in die Ebenen hinabsteigt. — 770 M. *Tipton;* 808 M. *Point of Rocks* (1995m); 833 M. *Rock Springs* (1908m). Bei (848 M.) *Green River* (1853m) über den gleichnam. Fluß; die Landschaft wird malerischer.

878 M. **Granger** (1914m) ist Knotenpunkt der Bahn nach *Ogden* und *San Francisco* (R. 84). — Unsere Bahn wendet sich nach NW., anfangs in gleicher Höhe, dann allmählich bergab. Wenige und unbedeutende Stationen. Bei (970 M.) *Border* (1853m) tritt sie in den Staat *Idaho* („Gem of the Mountains"). 993 M. *Montpelier* (1812m), beim *Bear Lake* (l.); 1024 M. *Soda Springs* (1761m; Idanha Hotel, von $ 3), besuchter Sommerkurort, mit gehaltreichen Mineralquellen.

1092 M. **Pocatello** (1360m; *Union Pacific Hotel*, $ 3), Stadt von 2330 Einw. in der *Fort Hall Indian Reservation*, ist Knotenpunkt von Bahnen südl. nach (134 M.) *Ogden* und (171 M.) *Salt Lake City* (S. 391) und nördl. nach *Butte* und (351 M.) *Helena* (S. 339). Rundreisebillette für Touren von Pocatello nach den *Shoshone-Fällen* (s. unten), dem *Yellowstone Park* (S. 313), *Butte, Helena* etc. werden vom Union Pacific R. R. ausgegeben.

An der Bahn nach St. Helena, 118 M. von Pocatello, liegt **Beaver Cañon** (1836m), der Abgangsort der S. 344 erwähnten Stage-Coaches nach dem (90 M.) *Firehole Basin* im *Yellowstone Park*. Die Straße führt über die *Camas Meadows* (mit Aussicht r. auf die *Tetons*, S. 347) und durch *Antelope Valley*, überschreitet den *Shot Gun River* und erreicht den *Snake River* (Halt für die Nacht); dann zieht sie sich an diesem Flusse und am *Lake Henry* (1962m) entlang, steigt zur Höhe des *Tyghee-* oder *Tahgee-Passes* (2150m) und senkt sich längs des *Madison River* (S. 347).

Jenseit Pocatello durchzieht die Bahn die Lavafelder des *Great Snake River*, mit den schneebedeckten Gipfeln des Felsengebirges r. am Horizont, und überschreitet den Fluß bei (1118 M.) *American Falls Station* (1323m) auf einer 180m l. Brücke, mit guter Aussicht auf die Fälle. Im N. erheben sich die *Three Buttes of the Lost River* und weiter w. die *Saw-Tooth Mts.* Vorn (l.) erscheinen die Schneegipfel der *Washoe Range.* — 1200 M. *Shoshoné* (1210m), Abfahrtsort der Stage-Coach nach den (25 M., in $3^1/_2$ St.) *Shoshone Falls.*

Die Straße nach den Fällen führt in s. Richtung durch eine mit Beifußgebüsch bedeckte Ebene an einigen Lavarücken vorbei und erreicht plötzlich die 360m tiefe Schlucht des *Snake River.* Man setzt auf einer festgefügten Fähre über den Fluß und gelangt bald zu dem kleinen *Shoshone Falls Hotel.* Die ***Großen Shoshone-Fälle** stürzen 290m breit von einem 64m hohen Felsrande herab und werden mit Recht den Yosemite oder Yellowstone Fällen zur Seite gestellt. Unmittelbar über dem Hauptfall ist der *Bridal Veil Fall* (24m) und 3 M. höher die *Twin Falls* (55m). Die kühnen vulkanischen Bildungen des tiefen Cañon, der die Fälle birgt, sind höchst merkwürdig. Etwa 5 M. unterhalb der Fälle, unweit nördl. des Flusses, liegen die malerischen *Blue Lakes* (gute Gelegenheit zu Bootfahrten und Fischfang).

Eine Zweigbahn führt von Shoshone n. nach (57 M.) *Hailey* (1627m)

und (70 M.) *Ketchum* (1774m). Die *Hailey Hot Springs* (Hotel), $1^1/_2$ M. von der Bahn (52° R.), sind bei Rheumatismen, Magen- und andern Leiden wirksam. Bei Ketchum die *Guyer Hot Springs* (Hotel).

Bei (1235 M.) *Ticeska* tritt die Bahn wieder an den *Snake River*, dessen rechtem Ufer sie nun in bald größerer, bald geringerer Entfernung folgt. 1252 M. *Glenn's Ferry* (782m). An die Stelle der flachen Niederungen treten kleine wellenförmige Hügel und Felshöhen, doch bleibt die Landschaft einförmig. — Von (1337 M.) *Nampa* (759m) führt eine Zweigbahn ö. nach (19 M.) **Boise City** (880m; *Capitol Hotel*, \$ $2^1/_2$; *Overland Hotel*, \$2), der Hauptstadt von Idaho, mit 2311 Einw. — 1346 M. *Caldwell* (722m). Zwischen *Parma* und *Huntington* (s. unten) überschreitet die Bahn dreimal den Snake River und tritt dann in den Staat *Oregon* (S. 431). — 1396 M. *Weiser* (646m) ist Station für den Bezirk der *Seven Devils*, nach den r. aufsteigenden Bergen so benannt. Der Snake River fließt weiterhin durch eine wilde Schlucht (von der Brücke schöne Aussicht). — Bei (1419 M.) *Huntington* (643m; Union Pacific Hotel, \$2) geht man von „Gebirgs"- zur „Pacific"-Zeit über (1 St. später, s. S. XVIII). Die Bahn verläßt den Snake River und führt in dem malerischen Thal des *Burnt River* aufwärts, über Brücken, durch Felseinschnitte und Tunnels. Bei *Durkee* verläßt sie den Burnt River, überschreitet jenseit (1457 M.) *Baker City* (1036m) die *Blue Mts.* und senkt sich steil hinab an Schneegalerieen vorbei in das schöne und fruchtbare ***Grande Ronde Thal**, von dem gleichn. Flusse bewässert. — 1506 M. *Union* (829m); 1519 M. *La Grande* (849m); 1551 M. *Kamela* (887m); 1591 M. *Pendleton* (325m), Knotenpunkt einer Zweigbahn nach (251 M.) *Spokane* (S. 341); 1618 M. *Echo* (195m). — Bei (1637 M.) *Umatilla Junction* (91m) erreichen die Reisenden, die vom Northern Pacific R. R. aus direkt nach Portland gehen, die Union Pacific Bahn (vgl. S. 336; bis *Wallula* 27 M.). — Bei (162 M.) *Castle Rock* (76m) tritt die Bahn an den mächtigen, hier 650-750m br. **Columbia River**, dessen l. Ufer sie nun bis Portland folgt. Die Bretterzäune und Schirmwände an der Bahn sind dazu bestimmt, die Ansammlung des feinen Flußsandes auf den Schienen zu verhindern, da dadurch leicht Entgleisungen herbeigeführt werden. — 1682 M. *Arlington* (70m); 1713 M. *Grant's* (55m), mit schönen Basaltfelsen. Weiter über den *Des Chutes River* (Aussicht links). — 1724 M. *Celilo* liegt am Beginn der ***Dalles des Columbia**, einer engen und reißenden Strecke des Stromes, die bis Dalles City (s. unten) hinabreicht.

Manchmal bezeichnet man mit diesem Namen nur die Schlucht gleich oberhalb The Dalles. wo der Fluß auf einer Strecke von $2^1/_2$ M. in ein kaum 40m breites Bett eingezwängt ist.

Das Thal scheint in einer verhältnismäßig jungen geologischen Periode von einem Lavastrom überschüttet worden zu sein, durch den sich der Fluß diesen merkwürdigen Kanal gebahnt hat. Vor Dalles City öffnet sich vorn l. ein schöner Blick auf *Mt. Hood* (S. 361).

1736 M. **The Dalles** (32m; *Cosmopolitan*, *Umatilla*, \$2-3),

Städtchen von 3029 Einw., mit ansehnlichem Handel und einigen Fabriken, liegt am Beginn der schönsten Strecke des untern Columbia, der weiter abwärts die *Cascade Range* durchbricht.

Passagierdampfer gehen von hier regelmäßig nach Portland, und es ist vorzuziehen, den Rest der Fahrt zu Wasser zu machen (110 M.; Eisenbahnbillet gültig), da man die Landschaft am besten vom Deck des Dampfers überblickt. Interessant die großen „Fischräder". Vergl. S. 433.

Die Scenerie von hier bis Portland ist außerordentlich schön und großartig. Jenseit (1745 M.) *Rowena* r. im Columbia die Insel *Memaloose*, der ehemalige Begräbnisplatz der Chinook-Indianer, mit einer hohen Stange auf dem Grabe *Victor Trevet's*, eines der ersten Ansiedler und Freundes der Indianer. Unterhalb (1752 M.) *Mosier* (30m) ziehen sich Bahn und Fluß durch die eigentliche Schlucht der *Cascade Mts.* (S. 342). 1758 M. *Hood River.*

Stages gehen von hier im Sommer bis zum (40 M.) *Cloud Cap Inn* unweit des Gipfels des **Mt. Hood** (3413m; vgl. S. 433). Die *Aussicht umfaßt unzählige Berggipfel, darunter Mts. St. Helens, Adams, Rainier und (bei hellem Wetter) Baker im N. und die Three Sisters, Mt. Jefferson, Diamond Peak, Mt. Scott und Mt. Pitt im S. Mt. Shasta, 250 M. südl., soll mit einem guten Fernglas sichtbar sein. Mt. Hood hat große Gletscher.

Bei (1783 M.) *Bonneville* (16m) wird die Dampfbootfahrt durch die *Cascade Locks* unterbrochen, wo der Fluß in einer Folge malerischer Stromschnellen 8m hoch hinabstürzt.

Dampfbootpassagiere werden bis jetzt auf einer kurzen Eisenbahn am N.-Ufer um dies Hindernis herumbefördert und besteigen ein anderes Boot; doch erbaut die Verein. Staaten-Regierung gegenwärtig einen 1 M. langen Schiffahrtskanal mit zwei Schleusen am S.-Ufer (Baukosten $ 4000000).

Zu den schönsten der vielen Wasserfälle auf dieser Strecke gehören der *Horse-Tail*, der **Multnomah* (260m h.), der *Latourelle* (von der Bahn nicht sichtbar), der *Bridal Veil* und der *Oneonta*, alle in der Nähe der Stationen (1789 M.) *Oneonta* und (1795 M.) *Bridal Veil.* Unterhalb steigen gewaltige Felsen auf, darunter der *Castle Rock* (300m über dem Fluß), *Rooster Rock* (im Fluß), *Cape Horn* (150m h.) und die **Pillars of Hercules*, eine grandiose Pforte für die Eisenbahn. Jenseit (1821 M.) *East Portland* über den *Willamette*, einen breiten Nebenfluß des Columbia (S. 432). Nach S. öffnet sich ein schöner Blick auf Mt. Hood und Mt. Jefferson, nach N. auf Mts. Adams, St. Helens und Rainier.

1824 M. *Portland*, s. S. 432.

84. Von Council Bluffs und Omaha nach San Francisco.

1867 M. Union Pacific Railway bis (1034 M.) *Ogden* in 35 St. und Central Pacific Railroad von da nach (1867 M.) *San Francisco* in 33 St. (durchgehendes Billet $ 60; Schlafwagen $ 13). Durchgehende Wagen; bei den direkten Zügen Speisewagen (M. $ 1). Reisende von New York nach San Francisco auf dieser Route (4½ Tage; Fahrpreis $ 90) steigen in Chicago und Council Bluffs um.

Durch die 1869 erfolgte Eröffnung der Union Pacific und Central Pacific Railways wurde die erste Bahnverbindung zwischen dem Atlantischen und Großen Ocean hergestellt. Das Unternehmen wurde mit Hilfe bedeutender Beiträge der Verein. Staaten-Regierung an Geld und Län-

dereien ausgeführt. Obschon das Felsengebirge und verschiedene andere Bergketten überschritten werden, sind die Steigungen nirgendwo stärker als 2% und außer in Utah und der Sierra Nevada waren keine Tunnels erforderlich.

Von *Omaha* bis (878 M.) *Granger* s. S. 359. — Die Bahn nach Ogden führt in w. Richtung am *Muddy Creek* hinan; Gegend ziemlich eintönig, fern im S. die schneebedeckten *Uintah Mts.* 906 M. *Carter* (1984m). Dann steigt die Bahn zum Rücken der **Wahsatch Mts.,** den sie kurz hinter (939 M.) *Aspen* (2254m) überschreitet. Bei (944 M.) *Hilliard* (2208m) führt sie unter einem sog. „V-flume" hindurch, mittels dessen die Baumstämme von den Bergen hinabgeflößt werden. — 958 M. *Evanston* (2060m). Jenseit (960 M.) *Almy Junction* beginnt das *Utah Territorium* („Deseret"; Grenztafel südl. von der Bahn). Das Utah-Becken, in dem wir uns nun befinden, ist besonders deshalb merkwürdig, weil seine Gewässer keinen Abfluß nach dem Meere haben, sondern in Salzseen münden, welche ihren Wasserüberschuß im Sommer durch Verdunstung verlieren. — Bei (978 M.) *Castle Rock* (1900m), wo ein Aussichtswagen an den Zug angehängt wird, tritt die Bahn in den wilden ***Echo Cañon** mit seiner wundervollen Felsen- und Gebirgsscenerie, verläßt ihn bei (994 M.) *Echo* (1667m) und erreicht bald darauf den ***Weber Cañon,** breiter als Echo Cañon, aber in seiner Art ebenso schön. Tunnels. R. von der Bahn der *Tausend-Meilen-Baum* (1000 M. von Omaha). Der *Devil's Slide* ist dem S. 345 beschriebenen ähnlich. Jenseit (1017 M.) *Peterson* (1492m) senkt sich die Bahn in das *Salzsee-Thal* hinab.

1034 M. **Ogden** (1310m; *Reed Ho.*, *St. James*, $2-4; *Depot Hotel*, mit dem Bahnrestaur. verbunden, $2-3, M. 75 c.; *Broom Ho.*, $1½-2), der W.-Terminus des Union Pacific R. R. und der O.-Terminus des Central Pacific R. R., gewerbreiche Stadt von 14889 Einw., liegt auf einer von Bergen umschlossenen Hochebene. Ogden ist zugleich Endpunkt des *Denver & Rio Grande Western Railway* (s. S. 389). *Salt Lake City* liegt 37 M. südl. (s. S. 391).

Von Ogden nach Pocatello, 134 M., Union Pacific Railway in 5 St. Die Bahn führt nach N., mit Aussichten auf den *Salt Lake* (S. 393) l. Jenseit (9 M.) *Utah Hot Springs* am Fuß der *Wahsatch Mts.* erblickt man r. schöne Felsen mit merkwürdigen kegelförmigen Spitzen. Von (15 M.) *Willard* kann man den (3 M.) *Willard Fall* und *Cañon* besuchen. Weiterhin treten die alten Uferlinien an den Bergen scharf hervor. Zwischen (21 M.) *Brigham* und (30 M.) *Honeyville* über einen seichten kleinen See. Weiter durch malerische Landschaft, mit dem tiefen **Bear River Cañon* zur L., während r. hohe Felsberge aufragen. Zwei Seitenschluchten werden auf Trestles überschritten. Auf der andern Seite des Cañon ein kunstvoll angelegter Bewässerungskanal, an mehreren Stellen in Tunnels durch den Fels getrieben. — 49 M. *Cache Junction* (für *Preston*); 71 M. *Logan*, mit einem Mormonentempel; 131 M. *McCammon*. — 134 M. *Pocatello*, s. S. 359.

Von Ogden aus kann man im *Salt Lake* (S. 393) baden, indem man mit Bahn bis (15 M.) *Syracuse Beach* fährt, einem freundlichen kl. Badeort. — Hübscher Ausflug auch nach **Ogden River Cañon*, zu Wagen in ½ St. zu erreichen.

Jenseit Ogden führt unsre Bahn *(Central Pacific Railroad)* zunächst parallel mit der Pocatello-Bahn (s. oben) nach N., an *Bear*

River Bay, der NO.-Bucht des *Great Salt Lake* (S. 393) entlang, wendet sich dann l. über den *Bear River* und umzieht das N.-Ufer des Sees. — 1059 M. *Corinne* (710m), angeblich die größte „Heiden (Gentile)“-Stadt in Utah; 1087 M. *Promontory* (1495m). Jenseit (1120 M.) *Seco* verläßt die Bahn den See und durchzieht in s.w. Richtung den nördl. Teil der sog. *großen amerikanischen Wüste*, mit ihren dürren braunen Hügeln und Strichen von Alkali und Sage Brush (Wermuthstrauch Artemisia tridentata); doch ist der Boden hier und da durch künstliche Bewässerung anbaufähig geworden. — 1158 M. *Terrace* (1385m). Im S. erhebt sich *Pilot Peak* (3320m). Kurz vor (1191 M.) *Tecoma* (1466m) beginnt *Nevada* (der „Sage Brush State“; die Grenze durch ein Denkmal bezeichnet). Bei (1227 M.) *Pequop* überschreitet die Bahn den Rücken der *Pequop Mts.* (Schneegalerieen), senkt sich in das *Independence Valley* und steigt wieder nach (1244 M.) *Moors* (1879m), im *Cedar Pass.* 1253 M. *Wells* (1715m), mit mehreren Quellen, einige davon von unergründlicher Tiefe; 1286 M. *Halleck* (1594m); 1309 M. *Elko* (1543m; Bahnrestaur.), mit der Staats-Universität. *Elko Mt.* ist erst r., dann l. sichtbar. Piute-Indianer zeigen sich nun. — 1333 M. *Carlin* (1493m). — Von (1342 M.) *Palisade* (1505m), in engem Cañon gelegen, führt eine Schmalspurbahn nach (90 M.) *Eureka*, in einem reichen Bergwerksbezirk. Weiter über den *Humboldt River*, dem die Bahn eine Zeit lang folgt. Im N. die *Cortez Mts.* — 1393 M. *Battle Mountain* (1375m); 1453 M. *Winnemucca* (1320m). N. die *Santa Rosa Mts.* — 1493 M. *Humboldt* (1290m), eine kleine Oase in der Wüste. Etwas weiter nochmals über den Humboldt River, der südl. in den *Humboldt* oder *Carson Sink* fließt. — 1554 M. *White Plains* (1187m), der niedrigste Punkt der Bahn auf einer Strecke von 1000 M.; 1569 M. *Hot Springs.* — Bei (1589 M.) *Wadsworth* (1245m) beginnt der lange Anstieg zum Rücken der Sierra Nevada, am *Truckee River* entlang. Die Landschaft wird malerisch; an der Bahn zahlreiche Schneedächer. 1603 M. *Clark's* (1298m). — 1623 M. **Reno** (1370m; *Arcade*, *Riverside*, \$2-2½), betriebsames Städtchen von 3563 Einw., mit ansehnlichem Handel, Getreidemühlen und Schmelzwerken.

Von Reno nach Virginia City, 52 M., Eisenbahn in 3 St. Wichtigste Zwischenstation ist (31 M.) **Carson City** (*Arlington*, \$2; *Ormsby*, \$1-2), die Hauptstadt von Nevada, blühende Stadt von 3920 Einw. Stages fahren von hier täglich (Fahrpreis \$2) nach (15 M.) *Glenbrook* (Adam's Spring Ho., \$2-3) am ***Lake Tahoe** (2042m), einem herrlich klaren und eiskalten Wasserbecken, 22 M. lang, 10 M. br. und 450m tief. Obschon von schneebedeckten Bergen umgeben, friert der See nie zu. Kleine Dampfer fahren nach verschiedenen Punkten an seinen Ufern.

52 M. **Virginia City** (1891m; *International*, \$2½-3), Stadt von 8511 Einw., mit reichen Silberminen. Aus der berühmten **Comstock Lode* wurde (seit 1859) Gold und Silber zu dem enormen Betrage von 500 Millionen Dollars entnommen und heute noch liefert dieselbe einen Ertrag von jährlich \$4000000. Der das Grubenwasser ableitende *Sutro-Tunnel* ist 4 M. lang und kostete \$4500000. *Mt. Davidson* (2385m) bietet eine umfassende Aussicht. — Von Reno Morgens abfahrend, kann man sich einen halben Tag in Virginia City aufhalten, kehrt zum Übernachten nach Carson zurück, fährt am andern Tage mit Wagen zum Lake Tahoe, kreuzt ihn mit Dampf-

boot von Glenbrook nach *Tahoe City* und fährt von da mit Stage nach Truckee (s. unten). Der Besuch von Virginia City oder Lake Tahoe erfordert von Reno je einen Tag.

Hinter Reno tritt die Bahn in den Staat *Kalifornien* („El Dorado State“). Von (1658 M.) *Truckee* (1774m) gehen Stages nach (14 M.) *Tahoe City* (s. oben; Fahrpreis $2). 3 M. n.w. der hübsche *Lake Donner*, wo 1846 ein Zug Auswanderer im Schnee verunglückte. Die Bahn steigt fortwährend in großartiger Landschaft und erreicht die Paßhöhe der **Sierra Nevada** bei (1672 M.) *Summit Station* (2138m), wo sie einen 485m l. Tunnel durchdringt. 4 M. nördl. *Mt. Stanford* oder *Fremont's Peak* (2805m), mit herrlicher Aussicht.

Sierra Nevada („Schneegebirge“) heißt inKalifornien die schöne der pacifischen Küste vorgelagerte Bergkette, deren Fortsetzung in Oregon und Washington mit *Cascade Mts.* bezeichnet wird (S. 342). Sie bildet den W.-Rand des höchsten Teils der amerikanischen Cordilleren und tritt unter allen Bergketten des Landes am entschiedensten hervor. Ihre durchschnittliche Höhe ist 2500-3000m, während verschiedene ihrer Gipfel, wie *Mt. Whitney* (S. 406), *Mt. Shasta* (S. 431), und *Mt. Corcoran* (4295m) über 4000m erreichen. Der bekannteste Teil der Sierra Nevada ist das *Yosemite Valley* (S. 431) mit den umliegenden Gipfeln; doch ist das ganze Gebirge voll der großartigsten Landschaften und bietet namentlich dem Bergsteiger eine Reihe der lohnendsten Touren. Im N.-Teil des Gebirges finden sich große Gletscher.

Bei der Hinabfahrt an der kalifornischen Seite bleibt die Landschaft sehr malerisch, während in dem reichen Pflanzenwuchs und der Blütenpracht das milde Klima der pacifischen Küste zu Tage tritt. Der Abstieg ist so steil, daß der Übergang von der Schneeregion zu subtropischer Vegetation sich mit fast traumhafter Schnelligkeit vollzieht.

Die Bahn führt stellenweise an Abgründen entlang auf schmalen Felsbändern, die kaum für die Schienen Raum lassen. Schneedächer unterbrechen vielfach die Aussicht. 1694 M. *Emigrant Gap* (1590m); 1699 M. *Blue Cañon* (1430m); 1710 M. *Dutch Flat* (1035m). Kurz vor (1723 M.) *Colfax* (737m) an dem schönen Felsvorsprung des **Cape Horn* vorbei. 1741 M. *Auburn* (415m). Zahlreiche Obst- und Rebengärten erscheinen. Bei (1746 M.) *Newcastle* (290m) wachsen Orangen. — 1759 M. *Roseville Junction* (50m; S. 430).

1777 M. **Sacramento** (9m; *Golden Eagle*, $2½-3; *Capitol*, $2-3), die Hauptstadt von Kalifornien, mit 26386 Einw., liegt am O.-Ufer des *Sacramento* gleich unterhalb seiner Vereinigung mit dem *American River*. Die Stadt ist regelmäßig gebaut, mit breiten, geraden, baumbeschatteten und gartenumsäumten Straßen. Das *State Capitol* ist ein großer und stattlicher Bau mit einer Bibliothek von 90000 Bdn. und schöner Aussicht von der Kuppel. Andre hervorragende Gebäude sind das *Court House*, die *City Hall*, die *Free Public Library* (18000 Bde.) und die *röm.-kath. Kathedrale*. Die *Crooker Art Gallery* enthält Gemälde, kalifornische Mineralien und eine Kunstschule. Die *State Agricultural Society* besitzt ein großes Ausstellungsgebäude und umfangreiche Parkanlagen. — Hübsche Spazierfahrt am Sacramento entlang nach (4 M.) *Riverside*.

Von Sacramento nach *Portland* s. S. 430.

Von Sacramento nach Lathrop, 57 M., Eisenbahn in 2¼ St. Diese Bahn bildete einen Teil der frühern Route von Sacramento nach San Francisco. — 35 M. *Lodi.* — 48 M. **Stockton** (8m; *Yo Semite*, $ 2-3; *Grand Central*, $ 1½-2), blühende Stadt von 14424 Einw., an dem von hier ab schiffbaren *San Yoaquin.* Zu den ansehnlichsten Gebäuden gehört die *Staats-Irrenanstalt*, bei der Einfahrt in den Bahnhof r. gelegen. Von hier zur *Calaveras Grove* s. unten. — Bei (57 M.) *Lathrop* mündet die Bahn in den Southern Pacific Railroad (S. 406).

Stockton (s. oben) ist Knotenpunkt einer Zweigbahn nach (30 M.) *Milton* von wo Stages in 24 St. (incl. Übernachten) nach der (50 M.) *Calaveras Grove of Big Treees* fahren. Übernachten in *Murphy's Camp* (Mitchler Ho., $2). — Die ***Calaveras Grove** (*Mammoth Grove Hotel*), der nördlichste der kalifornischen Haine von Riesenbäumen, liegt am nächsten bei San Francisco, wird aber verhältnismäßig selten besucht, da der Mariposahain (S. 416) sich an den Ausflug nach dem Yosemite bequem anfügen läßt. Die *Sequoia* oder *Wellingtonia gigantea*, der kalifornische Mammuth- oder Riesenbaum, findet sich nur am W.-Abhang der Sierra, während die derselben Spezies angehörigen Rottanne (Redwood, *Sequoia Sempervirens*) auf die Coast Ranges beschränkt ist (s. S. 416). Der Calaveras-Hain (1447m ü. M.) bedeckt ein Gebiet von c. 1000m Länge und 65m Breite und enthält c. 100 große sowie viele kleine Bäume. Der höchste jetzt hier stehende Baum ist der *Keystone State* (99m h., 13,7m im Umfang). Die *Mother of the Forest* (ihrer Rinde beraubt) ist 96m h. und hat 18m im Umfang, während der umgestürzte *Father of the Forest* 34m im Umfang mißt. Zwei andere Bäume sind über 90m und viele über 75m hoch. Auf einem Baumstumpf von 7,3m Durchmesser hat man ein Haus erbaut. Die Rinde ist manchmal 0,30-0,45m dick. — Etwa 5 M. südl. liegt die *Stanislaus* oder *South Grove*, gleichfalls mit zahlreichen schönen Bäumen, die man zu Pferde besuchen kann.

Milton ist Abfahrtsort einer regelmäßigen Stage-Route nach dem *Yosemite Valley* (S. 415), das auch von der Calaveras Grove über Murphy's (s. oben), *Sonora* (34 M.) und *Chinese Camp* (45 M.; S. 415) zu erreichen ist.

Die Bahn überschreitet den Sacramento und führt s.w. über (1790 M.) *Davis* nach (1817 M.) *Suisun*, am Rande eines mit „Tule" (einer Rohrart) bewachsenen Sumpfdistrikts. Im S. liegt *Suisun Bay*, mit dem dahinter aufragenden *Mt. Diablo* (S. 400). — 1834 M. *Benicia*, mit 2361 Einw., einem Regierungs-Arsenal und großen Werften, an der N.-Seite der engen *Carquinez-Straße*, die die Buchten von Suisun und *San Pablo* verbindet (für Schiffe von 7m Tiefgang passierbar). Der Zug wird auf dem „Solano" über die Meerenge befördert, dem größten Trajektdampfer der Welt, 130m lang, mit Raum für einen Zug von 24 Personenwagen. — 1835 M. *Port Costa*, auf der S.-Seite der Meerenge, hat gleichfalls große Werfte, von wo Weizen direkt nach Europa verschifft wird. — Weiter am S.-Ufer der San Pablo-Bucht (Aussichten rechts). — 1838 M. *Vallejo Junction*, Abgangsort der Fähre nach *Vallejo* am gegenüberliegenden Ufer (S. 400). Bald darauf wendet sich die Bahn nach S. (l.) und nach W. (r.) öffnet sich der Blick auf die schöne **Bucht von San Francisco* (S. 399) mit dem dahinter aufsteigenden *Mt. Tamalpais* (S. 399). — 1856 M. *Berkeley*, mit der Universität von Kalifornien, zwischen Bäumen l. gelegen.

Die **Universität von Kalifornien**, von 800 Studenten besucht, hat bei der Entwicklung des Bildungswesens im pacifischen Küstengebiet eine wichtige Rolle gespielt und verdient einen Besuch. Die Universitätsgebäude sind teilweise sehr stattlich und die malerischen Anlagen bieten eine herrliche Aussicht auf das Goldne Thor (S. 395) und San Francisco. Der Versuchsgarten war für die kalifornischen Farmer von

großem Nutzen, da hier festgestellt wurde, welche Pflanzen sich zum Anbau in Kalifornien am besten eignen. Auch die Museen, die *Bacon Art Gallery* und die Laboratorien sind sehenswert. — In Berkeley befindet sich auch die *Staats-Taubstummen-Anstalt*.

1863 M. **Oakland** (*Juanita*, $2-4), das „Brooklyn" von San Francisco, blühende Stadt von 48862 Einw., am O.-Ufer der Bucht von San Francisco hübsch gelegen, hat seinen Namen von den vielen Eichen in seinen Straßen und Gärten. Der Wert seiner Erzeugnisse belief sich 1890 auf $ 6 335 000.

Sehr lohnend eine Fahrt mit Kabel-Tramway nach *Blair Park*, mit prächtiger Aussicht auf San Francisco, die Bucht und das Goldne Thor von *Inspiration Point* (am schönsten bei Sonnenuntergang). — Besuchenswerte Punkte bei Oakland sind ferner *Lake Merritt* (Kahnfahrten), *Brush Peak* (530m), *Moraga Pass* (426m), *Alameda* (S. 400) und *San Leandro*.

Die Bahn nach San Francisco umzieht Oakland auf der W.-Seite und tritt dann auf einen $1^1/_2$ M. weit in die Bucht hinausragenden Molo, an dessen Ende man den Zug verläßt, um das komfortable und geräumige Fährboot zu besteigen, das die Reisenden in 20 Min. über die 4 M. br. Bucht übersetzt. Bei der Überfahrt erblickt man r. die *Goat*, *Alcatraz* und *Angel Islands*, darüber hin die *Marin Peninsula* und das l. von Alcatraz sich öffnende *Golden Gate*.

1867 M. *San Francisco*, s. S. 394.

85. Von Chicago nach Kansas City.

a. Atchison, Topeka and Santa Fé Railroad.

458 M. Eisenbahn in 14-18 St. (Fahrpreis $ 12.50; Schlafwagen $ 2.50).

Von *Chicago* (Dearborn Station) bis (41 M.) *Joliet* folgt diese Bahn fast genau der S. 260 beschriebenen Route. — Jenseit (54 M.) *Blodgett* über den *Kankakee*. — 63 M. *Coal City*. — 93 M. *Streator*, mit 11 414 Einw., ist ein wichtiges Bahncentrum. — 100 M. *Ancona*, Knotenpunkt für *St. Louis* (S. 279). — Bei (134 M.) *Chillicothe* kreuzt die Bahn den *Illinois River* und den Rock Island Railroad (S. 356). — 182 M. *Galesburg*, gleichfalls ein bedeutender Eisenbahn-Knotenpunkt (S. 357). — Bei (229 M.) *Dallas* erreicht die Bahn den *Mississippi* und überschreitet ihn bei (235 M.) *Niota*.

237 M. **Fort Madison** (*Anthes*, *Florence*, *Metropolitan*, $2), am r. Ufer des Mississippi, in *Iowa* (S. 260), ist eine gewerbthätige Stadt von 7900 Einw. Die Bahn wendet sich nach SW., kreuzt bei (256 M.) *Dumas* den *Des Moines River* und tritt in den Staat *Missouri*. — 305 M. *Hurdland;* 352 M. *Marceline;* dann über den *Grand River* nach (391 M.) *Carrollton*. Von (416 M.) *Lexington Junction* (S. 368) führt eine Zweigbahn nach *St. Joseph* (S. 368) und *Atchison* (S. 368). Die Bahn überschreitet nun den *Missouri*. — 455 M. *Grand Avenue* (Kansas City).

458 M. **Kansas City** (222m; *Coates*, *Midland*, *Brunswick*, $ 3-5; *Victoria*, $ 3-$4^1/_2$; *Bonaventure*, $ 3-4; *St. James*, $ $2^1/_2$-3; *Centropolis*, $2), die zweite Stadt von Missouri, mit (1890) 132 716 Einw.,

liegt am S.-Ufer des Missouri gleich unterhalb der Einmündung des *Kansas River.* Die seit 1865, wo sie nur 3500 Einw. hatte, ungemein rasch emporgewachsene Stadt ist ein sehr bedeutender Fabrik- und Handelsplatz (Wert der Produkte 1890 $ 32 700 000). Zu den hervoragendsten Gebäuden gehören das *Court House*, der *Board of Trade*, das *Custom House*, das *Grand Central Depot* und die *Winner Office*. Über den Missouri führen drei schöne Brücken.

Auf dem andern Ufer des Kansas River am S.-Ufer des Missouri liegt **Kansas City**, *Kansas* (*Ryan Ho.*, $ 2-3; *Carmo Ho.*, $ 2), die größte Stadt in Kansas, mit 38 316 Einw. und den zweitgrößten Stockyards und Fleischversandthäusern (Armour etc.) des Landes (Wert der Produkte 1890 $ 44 000 000).

Von Kansas City nach (485 M.) Dallas, (508 M.) Fort Worth und (750 M.) Houston, Missouri, Kansas & Texas Railway in 21-23 St., 23-24 St. und 32-34 St. Diese Bahn vermiltelt eine direkte Verbindung nach verschiedenen Punkten in Texas, ist aber für den Touristen von geringer Bedeutung. Ihr nördl. Endpunkt ist *Hannibal* (s. unten); von St. Louis Kommende erreichen sie in *Sedalia* (S. 309). — Jenseit (161 M.) *Chetopa* tritt die Bahn in das *Indian Territory* (S. 377). — 254 M. *Muskogee* ist Sitz der Regierungs-Agentur für die Fünf Stämme, einer indianischen Universität und mehrerer Indianerschulen. — Bei (412 M.) *Denison*, einem wichtigen Bahncentrum mit 10 957 Einw., beginnt *Texas* (S. 424). Die Bahn verzweigt sich hier, r. nach (508 M.) *Fort Worth* (S. 429), l. nach (485 M.) *Dallas.* Letztere Linie führt weiter über (539 M.) *Corsicana*, (629 M.) *Hearne* und (699 M.) *Hempstead* nach (750 M.) *Houston*, s. S. 427.

b. Chicago and Alton Railroad.

488 M. Eisenbahn in 14½-21 St. (Fahrpreise wie oben). Speisewagen.

Von Chicago bis (126 M.) *Bloomington* s. S. 270. Die Bahn nach Kansas City zweigt hier von der nach St. Louis (S. 279) r. ab. — 171½ M. *Mason City.* — 216 M. *Jacksonville* (189m; Dunlap Ho., $ 3), Stadt von 12 935 Einw., mit zwei blühenden Colleges und mehreren Versorgungsanstalten. — Von (236 M.) *Roodhouse* führt eine Bahn l. nach *Godfrey.* Bei (242 M.) *Drake* über den *Illinois River;* jenseit (265 M.) *Pleasant Hill* über den *Mississippi*, die Grenze zwischen Illinois und *Missouri* (S. 366). — 302 M. *Vandalia;* 325 M. *Mexico* (247m), Knotenpunkt einer Bahn nach *Jefferson City* (S. 369). Jenseit (381 M.) *Glasgow* (192m) über den *Missouri.* — 433 M. *Higginsville* (196m); 485 M. *Grand Avenue* (S. 366).

488 M. *Kansas City*, s. S. 366.

c. Wabash Railroad.

512 M. Eisenbahn in 19-21 St. (Fahrpreise wie oben). Speisewagen.

Von Chicago bis (173 M.) *Decatur*, wo die Bahn von der nach *St. Louis* r. abzweigt, s. S. 269. Die nächste größere Station ist (211 M.) *Springfield* (S. 270). — 245 M. *Jacksonville* (S. 267). — Bei (266 M.) *Naples* über den *Illinois River.* — Jenseit (301 M.) *Kinderhook* überschreitet die Bahn den *Mississippi* und erreicht (313 M.) **Hannibal** (143m; *Union Depot Hotel*, $ 2½-3; *Park*, $ 2½) in *Missouri*, einen wichtigen Flußhafen und Eisenbahnknotenpunkt mit 12 857 Einw., lebhaftem Handel in Tabak, Bauholz und Landesprodukten, sowie zahlreichen Fabriken. — 383 M. *Moberley*

(268m; 8215 Einw.); 422 M. *Brunswick* (222m). L. fließt der *Missouri.* 446 M. *Carrollton* (S. 366); 470 M. *Lexington Junction* (S. 366). Die Bahn führt am N.-Ufer des Missouri entlang und überschreitet ihn bei (510 M.) *Harlem.*

512 M. *Kansas City* s. S. 366.

d. Chicago, Rock Island and Pacific Railway.

519 M. Eisenbahn in 15-21 St. (Fahrpreise wie oben). Speisewagen (M. 75 c.).

Von Chicago bis (182 M.) *Davenport* s. S. 260. Die Bahn zweigt von der nach Omaha l. ab und wendet sich nach SW. — 212 M. *Muscatine* (166m), am W.-Ufer des *Mississippi*, ist ein ziemlich bedeutender Flußhafen (Holz etc.); s. S. 291. — Bei (232 M.) *Columbus Junction* (178m) über den *Red Cedar River* und bei (295 M.) *Eldon* über den *Des Moines River.* — Bei (376 M.) *Lineville* ist die Grenze von *Missouri* (S. 366). — 418 M. *Trenton* (5039 Einw.); 451 M. *Altamont*, Knotenpunkt einer Bahn nach *St. Joseph* (s. unten). — Bei (465 M.) *Cameron Junction* zweigt die Bahn von der Linie nach *Leavenworth* (S. 372) und *Atchison* (S. 377) r. ab. — 493 M. *Kearney* (183m); 517 M. *Harlem* (s. oben).

519 M. *Kansas City* s. S. 366.

e. Chicago Great Western Railway.

586 M. Eisenbahn in 23 St. (Fahrpreise wie oben). Speisewagen.

Von Chicago bis (167 M.) *Dubuque* s. S. 261. Die Bahn wendet sich hier nach NW. Bei (246 M.) *Oelwein* zweigt r. ab die Bahn nach *Minneapolis* und *St. Paul* (S. 262), während die unsre sich l. nach S. wendet. — 314 M. *Marshalltown.* — 372 M. **Des Moines**, s. S. 357. — Bei (428 M.) *Afton* kreuzt die Bahn den Chicago, Burlington & Quincy Railroad (s. unten) und tritt jenseit (463 M.) *Blockton* in den Staat *Missouri* (S. 366). — 491 M. *Conception*, Knotenpunkt einer Linie nach *Omaha* (S. 355). 517 M. *Savanna.*

529 M. **St. Joseph** (*Pacific Ho.*, *Union Depot Hotel*, $3; *Queen City*, *Bacon*, $2), Stadt von 52324 Einw. am O.-Ufer des *Missouri*, ist ein wichtiges Bahncentrum und ein bedeutender Fabrik- und Handelsplatz, mit großartigen Stockyards (S. 256). Schönes *Rathaus.* — Die Bahn führt nun am ö. Mississippi-Ufer abwärts. 539 M. *Dearborn*, Knotenpunkt für *Atchison* (S. 377), am andern Ufer des Flusses; 556 M. *Leavenworth* (S. 372).

586 M. *Kansas City* s. S. 366.

f. Chicago, Burlington and Quincy Railroad.

489 M. Eisenbahn in 15-19½ St. (Fahrpreise etc. wie oben).

Von Chicago bis (164 M.) *Galesburg* s. S. 357. Unsre Bahn zweigt hier von der nach *Omaha* (S. 355) l. ab und wendet sich nach S. — 191 M. *Bushnell*; 241 M. *Camp Point.*

262 M. **Quincy** (*Newcombe*, \$ $2^1/_2$-$3^1/_2$; *Tremont Ho.*, \$ 2-$2^1/_2$; *Seaton*, \$ 2), die dritte Stadt von Illinois, mit 31494 Einw. und lebhaftem Handel, liegt auf einem vorspringenden Plateau am O.-Ufer des *Mississippi*, den die Bahn hier überschreitet. — 264 M. *West Quincy*, am W.-Ufer des Mississippi, in *Missouri* (S. 366). — Weiter in w. Richtung auf dem Geleise des *Hannibal & St. Joseph Railroad.* 279 M. *Palmyra Junction*, für die Bahn nach *Hannibal* (S. 367); 294 M. *Monroe*; 334 M. *Macon*; 366 M. *Brookfield*; 371 M. *Laclede.* Bei (392 M.) *Chillicothe* über den *Grand River.* — 418 M. *Hamilton.* — Bei (434 M.) *Cameron* teilt sich die Bahn: r. nach *St. Joseph* (S. 368), l. auf der S. 368 beschriebenen Route nach

489 M. *Kansas City*, s. S. 366.

g. **Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway.**

520 M. Eisenbahn in 21-$22^1/_2$ St. (Fahrpreise etc. wie oben).

Von Chicago bis (228 M.) *Marion* s. S. 355. Unsre Bahn zweigt hier von der nach *Omaha* (S. 355) l. ab. — 232 M. *Cedar Rapids* (S. 356); 296 M. *Sigourney.* Bei (323 M.) *Ottumwa* über den *Des Moines River.* 371 M. *Seymour.* Jenseit (380 M.) *Buda* tritt die Bahn in den Staat *Missouri* (S. 366). 441 M. *Gault;* 464 M. *Chillicothe* (s. oben); 478 M. *Polo;* 491 M. *Lawson*, Knotenpunkt für *St. Joseph* (S. 368); 498 M. *Excelsior Springs* (The Elms, \$ 3); 518 M. *Birmingham.*

520 M. *Kansas City*, s. S. 366.

86. Von St. Louis nach Kansas City und Denver.

1041 M. Missouri Pacific Railway bis (283 M.) *Kansas City* in 10-12 St. (Fahrpreis \$ 7.50; Schlafwagen \$ 2); von da bis (1041 M.) *Denver* in 27 St. (durchgehendes Billet \$ 25.65; Schlafwagen \$ 5.50). — Die Schnellzüge führen durchgehende Wagen (im Anschluß an den Union Pacific Railway) nach *Ogden* und *Salt Lake City* (Wagenwechsel für *San Francisco*).

Kansas City ist von St. Louis auch mit dem *Wabash R. R.* (277 M.), dem *Chicago & Alton R. R.* (323 M.) und dem *Chicago, Burlington & Quincy R. R.* (337 M.) zu erreichen; doch bedürfen diese Routen hier keiner speziellen Beschreibung. Durchgehende Schlafwagen nach verschiedenen großen Städten des Westens sind an alle wichtigern Züge angehängt.

St. Louis s. S. 279. Bei ($44^1/_2$ M.) *Labadie* erreicht die Bahn den *Missouri*, dessen S.-Ufer sie für die nächsten 80 M. folgt. — 125 M. **Jefferson City** (196m; *Madison Ho.*, \$ 2-$2^1/_2$; *Depot Hotel*, \$ $2^1/_2$), die Hauptstadt von Missouri, ist eine wohlhabende Stadt von 6742 Einw. Das 1858-60 erbaute *Staats-Capitol* wurde 1881-88 vergrößert. — Oberhalb Jefferson City verläßt die Bahn den Missouri. — 188 M. **Sedalia** (270m; *Sicher's Hotel*, \$ 2-$2^1/_2$; *Kaiser*, \$ 2), gewerbreiche Stadt mit 14068 Einw.

Die Bahn teilt sich hier; der r. Arm führt über Lexington (S. 370) nach Kansas City, während der l. Arm nach (61 M.) *Pleasant Hill* führt, wo er sich abermals teilt: r. nach Kansas City, l. nach Pueblo und Denver (1064 M. von St. Louis). Die wichtigsten Stationen an letzterer Linie sind *Fort Scott*, *El Dorado*, *Wichita* (S. 377) und *Hutchinson.* Bei *Geneseo* (572 M. von St. Louis) mündet sie in die S. 370 beschriebene Bahn.

Unsere Bahn führt in n.w. Richtung nach (244 M.) *Lexington* (224m), Städtchen von 1075 Einw. am S.-Ufer des Missouri, dem man nun wieder nahe bleibt.

283 M. **Kansas City**, s. S. 366.

Die Bahn wendet sich nach S. und betritt *Kansas* (S. 367) bei (312 M.) *Newington.* Bei (345 M.) *Ossawattomie* (2662 Einw.), der Kansas-Heimat John Brown's (S. 236), wendet sie sich r. (W.). — 364 M. *Ottawa* (270m; Cenntenial, Hamblin, Sheldon, $ 2), besuchter Sommerfrischort mit 6248 Einw.; 378 M. *Lomax*, Knotenpunkt einer Bahn nach (39 M.) *Topeka* (S. 372); 396 M. *Osage City* (326m; 3469 Einw.); 435 M. *Council Grove* (378m; 2211 Einw.). — Von (488 M.) *Gypsum City* führt eine Seitenbahn nach (17 M.) *Salina* (373m; 6149 Einw.) und wieder zurück nach (42 M.) *Marquette* (s. unten).

506 M. *Lindsborg* (420m); 515 M. *Marquette* (s. oben). Bei (534 M.) *Geneseo* vereinigt sich die Bahn mit der von Sedalia über Pleasant Hill kommenden Linie (S. 369) und führt nun im Becken des *Arkansas* hinan, der aber weit im S. fließt. — Bei (568 M.) *Hoisington* geht man von „mittlerer“ zur „Gebirgs“-Zeit über (1 St. später, s. S. XVIII). — 626 M. *Brownell;* 692 M. *Scott;* 741 M. *Horace.* — Bei (756 M.) *Towner* beginnt *Colorado* (S. 372). — Jenseit (776 M.) *Brandon* über den *Big Sandy Creek.* — 831 M. *Arlington;* 886 M. *Bonne.*

923 M. **Pueblo**, s. S. 384. Die Bahn folgt nun dem *Denver & Rio Grande Railroad* (s. R. 89).

1041 M. *Denver*, s. S. 373.

87. Von St. Louis nach Texarkana.

490 M. St. Louis, Iron Mountain & Southern Railway in 17-23 St. (Fahrpreis $ 14.70, Schlafwagen $ 3.50). Durchgehende Wagen nach *Arkansas Hot Springs*, *Fort Worth*, *San Antonio*, *Laredo*, *Dallas*, *Galveston* und und *El Paso* (für *Los Angeles* und *San Francisco* auf dem Texas & Pacific Railway).

St. Louis s. S. 279. Die Bahn führt in s. Richtung am W.-Ufer des *Mississippi* bis (27 M.) *Riverside*, verläßt dann den Fluß und durchzieht s.w. den großen Erzdistrikt von Ost-Missouri. Von (61 M.) *Mineral Point* (260m) führt eine Zweigbahn nach (4 M.) *Potosi*, mit ergiebigen Bleigruben. Bei (75 M.) *Bismarck* (312m) teilt sich die Bahn; der linke Arm führt nach *Columbus* (Kentucky; S. 292), während die Bahn nach Texas die südl. Richtung beibehält. Etwa 6 M. weiter ist l. der berühmte **Iron Mt.** (327m) sichtbar, ein unregelmäßiger Porphyrhügel, von zahlreichen Erzadern durchzogen und mit einer 2-9m dicken Schicht von Spiegeleisenerz bedeckt, das fast 70% pures Eisen enthält. Die Menge des diesem Berge bisher entnommenen Erzes übersteigt 5 Millionen Tons.

Pilot Knob (309m), den man auf derselben Seite 6 M. weiter erblickt, enthält gleichfalls ein überaus wertvolles Eisenerzlager. — 88 M. *Ironton* (277m) verarbeitet das treffliche, phosphor- und

schwefelfreie Magneteisenerz von *Shepherd Mt.* — Von (166 M.) *Poplar Bluff* führt eine Zweigbahn nach (71 M.) *Bird's Point*, gegenüber von *Cairo* (S. 287). — Jenseit (281 M.) *Neelyville* (92m) betritt man *Arkansas* (sprich „Arkănsåh"; den „Bärenstaat"). — Bei (198 M.) *Knobel* (82m) zweigt l. ab die direkte Bahn nach *Memphis* (S. 288). — 226 M. *Hoxie.* Bei (262 M.) *Newport* über den *White River.* — 288 M. *Bald Knob*, Knotenpunkt einer Bahn nach (91 M.) *Memphis* (S. 288).

345 M. **Little Rock** (79m; *Capitol*, \$ 2½-5; *Richelieu*, \$3-4; *Deming*, \$ 2), die Hauptstadt von Arkansas, mit (1890) 25 874 Einw., am r. Ufer des breiten *Arkansas River* gut gelegen, ist ein wichtiges Bahncentrum und treibt zu Wasser und zu Lande einen ausgedehnten Handel in Baumwolle und andern Landesprodukten. Die Stadt ist regelmäßig gebaut und die Straßen vielfach mit schönen Magnolien bepflanzt. Unter den öffentlichen Bauten sind das *State House*, das *U. S. Court House*, das *County Court House*, die *Staats-Irrenanstalt*, das *Taubstummen-* und das *Blinden-Institut*, das *Postamt*, die *Handelskammer*, die *Little Rock University* und das *Medical Department* der *Arkansas Industrial University* hervorzuheben.

388 M. **Malvern** (85m; *Hot Springs Hotel*, *Commercial*, \$ 2) ist Knotenpunkt der Zweigbahn nach den (25 M.) *Arkansas Hot Springs.*

Die Stadt **Hot Springs, Arkansas** (129m; *Eastman*, 3-5; *Park; Arlington; Plateau*, \$ 3½; *Avenue; New Sumpter Ho.*, \$ 2-3½; *New Waverley*, \$ 3; *Argyle, Windsor, Josephine*, \$ 2-3; *Southern Ho.*, \$ 2-2½, und viele andre), einer der besuchtesten Kurorte Amerikas, mit (1890) 8087 Einw., liegt in einer engen Schlucht zwischen *Hot Springs Mt.* und *West Mt.*, inmitten des *Ozark-Gebirges.* Die breite Hauptstraße ist auf einer Seite von Hotels und Kaufläden, auf der andern von einer Reihe stattlicher Badehäuser eingefaßt. Die *Quellen* (c. 80) entspringen am W.-Abhang des Hot Springs Mt., schwanken in ihrer Temperatur zwischen 19° und 56° R. und liefern täglich c. 500 000 Gallonen klaren, geschmack- und geruchlosen Wassers. Dasselbe wird zum Baden und Trinken gebraucht und ist gegen Rheumatismus, Syphilis, Nervenleiden, Hautkrankheiten etc. wirksam. Es enthält etwas Kieselerde und kohlensauren Kalk, doch wird seine Heilkraft hauptsächlich seiner natürlichen Wärme und Reinheit zugeschrieben. Ein einzelnes Bad kostet 15-40 c., 21 Bäder \$ 3½-8. Das Terrain, auf welchem die Quellen entspringen, ist Eigentum der Ver. St. Regierung, die hier ein großes *Army and Navy Hospital* für Offiziere, Soldaten und Matrosen erbaut hat. Zahlreiche hübsche Ausflüge lassen sich von Hot Springs unternehmen, z. B. in das Thal des *Ouichita*, nach *Gulpha Gorge*, *Hell's Half Acre*, *Happy Hollow*, *Ball Bayou*, *Crystal Mt.* und *Whittington's Peak.* In der Nähe entspringen mehrere andre Mineralquellen, namentlich *Gillen's White Sulphur Springs*, *Potash Sulphur Springs* und *Mountain Valley Springs*, alle mit Hotels.

409 M. *Daleville;* 426 M. *Gurdon;* 457 M. *Hope* (110m).

490 M. **Texarkana** (90m; *Benefield*, *Collins*, *Cosmopolitan*, \$ 2), Stadt von 6380 Einw., an der Grenze von Texas und Arkansas, ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, von dem alle bedeutenderen Orte in Texas mittels des Texas & Pacific und anderer Bahnen leicht zu erreichen sind (vgl. S. 429).

88. Von Kansas City nach San Francisco.

a. Union Pacific Railway.

2094 M. Eisenbahn in 82-84 St. (Fahrpreis $30; Schlafwagen $13), Durchgehende Wagen; bei den direkten Zügen Speisewagen.

Kansas City s. S. 366. Die Bahn führt in w. Richtung am *Kansas River* aufwärts (Aussicht links). — 39 M. **Lawrence** (230m; *Eldridge Ho.*, $2-2½), lebhafte kleine Handelsstadt mit 9997 Einw., auf beiden Seiten des Kansas, ist Sitz der *Staats-Universität* (3-500 Studenten) und des *Haskell Institute*, einer vom Staat unterhaltenen Erziehungsanstalt für Indianer (400 Knaben und 150 Mädchen).

Zweigbahn n.w. nach (34 M.) **Leavenworth** (228m; *Delmonico, National*, $2-2½), Fabrik- und Handelsstadt mit 19768 Einw., am W.-Ufer des *Missouri*. Eine Bronze-Kolossalstatue des Gen. *Ulysses S. Grant* (s. S. 45) wurde 1889 hier errichtet. Nördl. *Fort Leavenworth*, ein wichtiger Militärposten.

Die Bahn durchziehet nun die weiten Ebenen von Kansas, mit großen Farmen und bedeutender Viehzucht. — 67 M. **Topeka** (250m; *Thorp*, *Copeland*, $3-4; *National*, $2; *Bahnrestaur.*), die Hauptstadt von Kansas, blühende Stadt von 31007 Einw., mit großen Fabriken (Wert der Produkte 1890 $ 7000000) und ansehnlichem Handel, liegt gleichfalls auf beiden Ufern des Kansas River. Unter den Gebäuden sind das große *Staats-Kapitol*, das *Post- & Zollamt*, die *Staats-Irrenanstalt*, die *Reformschule*, die *öffentliche Bibliothek* (12000 Bände), *Grace Church Cathedral*, *Washburn College* und *Bethany College* hervorzuheben. — Von Topeka nach *Atchison* s. S. 377.

104 M. *Wamego* (283m). Dann über den *Big Blue River* nach (119 M.) *Manhattan* (292m), mit dem landwirtschaftl. Institut für Kansas (Zweigbahn n. nach *Valley*, S. 357). — 135 M. *Fort Riley*, Militärstation mit besuchter Kriegsschule, am Zusammenfluß des *Republican River* und *Smoky Hill River*, die vereint den Kansas bilden. Das *Ogden Monument* bezeichnet den geographischen Mittelpunkt der Vereinigten Staaten (mit Ausschluß von Alaska). — Dann über den Republican River nach (139 M.) *Junction City*, für eine Bahn nach *Clay Centre*, *Belleville* etc. — Weiter am l. Ufer des Smoky Hill River. 163 M. *Abilene* (333m; Bahnrestaur.); 172 M. *Solomon* (338m), an der Mündung des gleichn. Flusses (Zweigbahn n.w. nach *Beloit*). Bei (186 M.) *Salina* (355m), oberhalb der Mündung des Saline River, verläßt die Bahn den Smoky Hill River, erreicht ihn aber wieder bei (223 M.) *Ellsworth* (447m). — 289 M. *Hays City*, mit *Fort Hays*. — Bei (303 M.) *Ellis* (625m; Bahnrestaur.) geht man zur „Gebirgszeit“ über (vgl. S. xviii). — 377 M. *Oakley* (908m); 420 M. *Wallace* (1000m; Bahnrestaur.). Die Bahn tritt nun in grasreiches Prairieland, dessen treffliches Schwingelgras im Sommer und Winter Millionen Stück Vieh ernährt. — Jenseit (452 M.) *Arapahoe* über die Grenze von *Colorado* („Silberstaat“). — 462 M. *Cheyenne Wells* (1298m; Bahnrestaur.). — Bei (472 M.) *First View* erblickt man zuerst das noch 170 M. entfernte Felsengebirge. Im W. tritt *Pike's Peak* (S. 384) hervor. — Jenseit (487 M.) *Kit Carson* (1303m) in n.w. Richtung am *Big Sandy Creek* aufwärts. —

535 M. *Hugo* (1530m), am *Republican River.* Bei (550 M.) *Limon* kreuzt die Bahn den Rock Island Railway (S. 356) und erreicht bei (563 M.) *Cedar Point* (1735m) ihren höchsten Punkt ö. vom Felsengebirge. — 596 M. *Byers* (1580m); 618 M. *Watkins* (1690m).

639 M. **Denver** (1605m; *Metropole*, Z. von $ 1½; *Palace*, $ 3-5; *Windsor*, *Albany*, $ 3-4; *St. James*, $ 2½-3½; *Broadway*, $ 2½-4; *Markham*, Z. $ 1½; *American Ho.*, $ 3; *Glenarm*, $ 2-3), die Hauptstadt von Colorado, liegt am r. Ufer des *South Platte River*, ungefähr 15 M. vom ö. Fuß des Felsengebirges, auf das sie eine herrliche Aussicht darbietet.

Denver, die „Königin der Ebenen“, wurde erst 1858 gegründet und ist ein hervorragendes Beispiel des phänomenalen Wachstums der westlichen Städte; die Einwohnerzahl, die sich 1880 auf 35 630 gehoben hatte, belief sich 1890 auf nicht weniger als 126 713 Seelen (mit den Vorstädten 150 000). Viele der öffentlichen Gebäude sind groß und stattlich und die Privatwohnungen und Gärten sind oft sehr geschmackvoll. Die Geschäftsstraßen wurden 1892 mit Asphalt gepflastert, doch ist der Zustand der übrigen Straßen vielfach noch sehr mangelhaft. Die Stadt verdankt ihr Aufblühen ihrer Lage inmitten eines reichen Minenbezirks, sowie als Centrum eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes (S. 374-76). Der Wert der Fabrikerzeugnisse (Baumwollen- und Wollenstoffe, Mehl, Maschinen, Wagen etc.) belief sich 1890 auf $ 30 500 000.

Vom *Union Depot*, am untern Ende der verkehrreichen *Seventeenth Street*, führen Tramways nach allen Richtungen. Für den Besucher empfiehlt es sich, mit Kabel-Trambahn durch 17th Str. und 17th Ave. zum *City Park* (128 ha groß) hinaufzufahren, durch denselben nach 15th oder Colfax Ave. zu gehen und auf dieser zurückzukehren. Auf dem Hinauswege kommt man an dem neuen *Equitable Building* vorbei, dessen Dach eine herrliche *Rundsicht bietet.

Im W. erstreckt sich das Felsengebirge (die *Rocky Mountains*) in einer ununterbrochenen Kette von c. 170 M., von jenseit *Long's Peak* (S. 375) im N. bis *Pike's Peak* (S. 384) im S. Unter den dazwischen liegenden Gipfeln treten besonders *Gray's Peak* (S. 375), *Torrey's Peak* (4370m) und *Mt. Evans* (4365m) hervor. Zu Füßen die Stadt mit dem neuen Staatscapitol und dem schönen ö. Villenviertel auf Capitol Hill.

An der Ecke von 17th Str. und Glenarm Str. der **Denver Club*, und an der Ecke von Sherman Ave. die *Central Presbyterian Church.* — Durch Colfax (oder 15th) Ave. zurückkehrend, kommt man an dem neuen State Capitol vorbei (Baukosten $ 1 500 000). Das County Court House nimmt den von Court Place und 15th, 16th und Tremont Str. umschlossenen Block ein. — Auch das *Custom House & Post Office*, in 16th Str., ist ein imposanter Bau. — Lohnend ein Besuch der *U. S. Branch Mint*, 16th Str., wo man das Schmelzen und Affinieren des Metalls sehen kann (Geld wird hier nicht geprägt).

Zu den hervorragenden Bauten und Instituten der Stadt gehören ferner die **Denver High School* (Stout Str., zwischen 19th und

20th Str.), die *City Hall* (Ecke 14th und Larimer Str.), die *Mining Exchange* (Ecke 15th und Arapahoe Str.), die *Chamber of Commerce* (Ecke 14th und Lawrence Str., mit der *Mercantile Library*), das *Presbyterian College* (Montclair), der *Tabor Opera House Block* (16th und Larimer Str.), das *Broadway Theatre* (Ecke 18th Str. und Broadway), das *Bijou* (Curtis Str.), *Trinity Church* (Broadway und 18th Str.), die röm.-kath. *St. Mary's Cathedral* (Stout Str., zwischen 15th und 16th Str.), die protestant.-bischöfl. *St. John's Cathedral* (am obern Ende von Broadway), die *Westminster University of Colorado* (im Bau) und das *Jesuitenkolleg zum heiligen Herzen* (*Sacred Heart;* College Ave., Ecke von Homer Ave.). — Das *Kunstmuseum*, in Montclair (s. unten), enthält eine Sammlung von Bildern und andern Kunstgegenständen.

Einen Besuch verdient auch eine der großen Schmelzhütten von Denver, z. B. der *Colorado & Boston* (in *Argo*), *Omaha & Grant* (Larimer Str.) oder der *Globe*, alle im N. der Stadt gelegen. Der Wert des hier geschmolzenen Metalls belief sich 1891 auf $ 24 500 000.

Einen guten Überblick über die nähere Umgebung und die Vorstädte von Denver gewinnt man, wenn man vom Ende der 15th Ave.-Kabelbahn mit elektr. Tramway ö. über *Capitol Hill*, mit schönen Privathäusern, und *Montclair* nach *Aurora* fährt. — Besuchenswert sind auch (elektr. oder Kabelbahn) *Elitch's Zoological Garden* (Eintr. 25 c.), *Berkeley Lake* und *Park* und *Sloan Lake*.

Denver ist ein guter Standort für zahlreiche schöne Ausflüge, deren einige unten beschrieben sind. Vgl. auch S. 382 (Colorado Springs), S. 376 (Denver & Rio Grande R. R.) und S. 389.

Von Denver nach Golden, Central City und Graymont, 58 M., *Union Pacific Railway* (Schmalspurbahn) in 4 St. Aussichtswagen bei den meisten Zügen. — Jenseit (2 M.) *Argo* (1589m) und (3 M.) *Argo Junction* guter Rückblick auf Denver, in der Ferne Pike's Peak (S. 384). R. fließt der *Platte River*, l. erhebt sich das Felsengebirge. Die Bahn senkt sich in das *Clear Creek Valley* und wendet sich bei (7 M.) *Arvada* nach W. — 15 M. **Golden** (1723m; *Garbarew Ho.*, $ 3), betriebsames Bergstädtchen mit 2383 Einw., am Fuß der *Table Mts.* Weiter den malerischen **Clear Creek Cañon* hinan, dessen Felswände bis 300m h. aufsteigen. 24 M. *Beaver Brook*. — 29 M. *Fork's Creek* (2096m), an der Vereinigung des nördl. und südl. Arms des Clear Creek, ist Knotenpunkt für *Central City* (s. unten). — Die Bahn nach Graymont folgt dem südl. Arm des Clear. 37 M. **Idaho Springs** (2296m; *Colorado Hotel*, $ 2½-3), inmitten eines reichen Gold- und Silberminen-Reviers gelegen, wird wegen seiner warmen und kalten Mineralquellen besucht (großes Badhaus). Lohnender Ausflug nach den (13 M.) **Chicago Lakes* (3350m). — Weiter zwischen hohen Bergen stets scharf bergan.

50 M. **Georgetown** (2583m; *Barton Ho.*, $ 2), Städtchen von 1927 Einw., mit Silberbergwerken, wird wegen seiner reinen Luft und schönen Umgebung auch als Sommeraufenthalt besucht. Ausflüge zum (3 M.) *Green Lake* (3160m; Hotel), (3½ M.) *Clear Lake*, (6 M.) *Elk Lake* etc. Vierspännige Coaches fahren 3mal wöchentlich von Georgetown durch den **Berthoud Pass* nach (56 M.) *Grand Lake* (Hotel) und (57 M.) *Hot Sulphur Springs* (Kinney Ho., $ 2), im **Middle Park**, einem der großen Naturparke von Colorado (vgl. S. 358). Middle Park, der einzige auf der W.-Seite der „Continental Divide", hat eine durchschnittliche Meereshöhe von c. 2300m und umfaßt ein Gebiet von 3000 Sq.-M. Die Bäder von Hot Sulphur Springs sind gegen Rheumatismen, Neuralgie und Hautkrankheiten wirksam.

Oberhalb Georgetown führt die Bahn durch das *Devil's Gate* und steigt mittels des berühmten **Loop* (Schleife) bergan, wo sie sich in scharfer Kurve zurückwendet und über die eben zurückgelegte Strecke auf hoher Brücke hinwegführt. Weiter noch zwei ähnliche Kurven. — 54 M. *Silver*

Plume (2806m). — 58 M. **Graymont** (2977m; *Gray's Peak Hotel*), der Endpunkt der Bahn, liegt am Fuß von **Gray's Peak** (4400m), einem der höchsten Gipfel des Felsengebirges, der von hier zu Pferde in 3-4 St. leicht zu erreichen ist (Retourbillette bei der Bahndirektion in Denver, incl. Pferd und Führer zum Gipfel). Die *Aussicht erstreckt sich bei hellem Wetter bis Long's Peak (s. unten) und Pike's Peak (S. 384). Der daneben aufsteigende *Torrey's Peak* (4370m) wird ebenfalls zuweilen erstiegen.

[Die Bahn von Fork's Creek nach Central City (s. oben) führt am nördl. *Clear Creek* hinan, an zahlreichen Quarzminen vorbei. Jenseit (37 M. von Denver) *Black Hawk* (2447m) überwindet sie die starke Steigung durch lange Kurven. — 40 M. **Central City** (2590m; *Teller*, $4), lebhaftes Bergstädtchen mit 2480 Einw. Der **James Peak* (4048m), mit herrlicher Aussicht, ist von hier in 4-5 St. zu ersteigen. Hübscher Ausflug zu Fuß oder Pferde nach (6 M.) *Idaho Springs* (S. 374), über *Bellevue Hill* (schöner Blick auf die Rocky Mts.).]

Von Denver nach Boulder und Fort Collins, 71 M., Union Pacific Railway (Schmalspurbahn) in 3 St. — Von (3 M.) *Argo Junction* (s. oben) führt die Bahn n. nach (29 M.) **Boulder** (1626m; *Brainard*, $2½-3; *Bowen*, $2-3), kleine Bergstadt und Sitz der *Colorado-Universität* (150 Stud.), an der Mündung des **Boulder Cañon*, der zu Wagen besucht werden kann (bis zu den *Fällen*, 9 M., und zurück $5). Zweigbahn nach (13 M.) *Sunset* (2345m). — Von Boulder steigt die Bahn nach (40 M.) *Longmont* (1204m) und (57 M.) *Loveland* (1514m; Loveland Ho., $2-2¼). Eine Stage-Coach geht von hier nach (25 M.) **Estes Park** (2075m; *Estes Park Hotel*, $3), einem kleinern Naturpark (S. 358). [Erstes Park ist am besten von Denver mit dem Burlington & Missouri River R. R. bis *Longmont* (s. oben) und *Lyons* zu erreichen, von wo Stages zum (20 M.) Hotel fahren.] **Long's Peak** (4350m), an der S.-Seite des Parks, ist vom Hotel in 4-5 St. zu ersteigen (beschwerlich, nur mit Führer); *Aussicht über einen großen Teil des Felsengebirges. Zweigbahn von Loveland nach (8 M.) *Arkins* (1595m). — Von Loveland führt die Bahn weiter nach (71 M.) *Fort Collins* (1514m; schöne Aussichten), von wo Bahnverbindung nach *Greeley* (S. 377), sowie nach *Cheyenne* (S. 358).

Von Denver nach Leadville, 151 M., Union Pacific Railway (Schmalspurbahn) in 9¼ St. — Die Bahn wendet sich nach S. und überschreitet den *Platte River*. 7 M. *Sheridan* (1610m), mit *Fort Logan*. 12 M. weiter tritt sie in den **Platte Cañon* und beginnt rasch zu steigen. 29 M. *South Platte* (1835m); 31 M. *Dome Rock* (1890m); 42 M. *Pine Grove* (2054m). Die Schlucht verengt sich. 51 M. *Estabrook* (2300m), als Sommerfrische besucht; 69 M. *Webster* (2706m). Bevor die Bahn die Höhe von (76 M.) *Kenosha* (3033m) erreicht, beschreibt sie eine gewaltige Kurve. Beim Abstieg schöne Aussicht auf den *South Park* (S. 376). — Bei (88 M.) *Como* (2980m; Bahnrestaur.) zweigt die Bahn nach Gunnison (s. unten) l. ab. Die Bahn nach Leadville steigt nun wieder steil bergan, an mehreren aufgegebenen Goldwäschereien vorbei. 93 M. *Halfway* (3208m). Bei (98 M.) *Boreas* (3495m), auf dem *Breckenridge Pass*, erreicht sie ihren höchsten Punkt, auf der kontinentalen Wasserscheide des Felsengebirges. Dann in vielen Windungen steil hinab. 110 M. *Breckenridge* (2970m; Denver Hotel, $3), am *Blue River*. Im W. und SW. erheben sich *Mts. Fletcher*, *Quandary*, *Buckskin* und andre Gipfel; im N. *Mts. Gray*, *Torrey* und *Powell* (S. 340). Längs der ganzen Bahnstrecke sind Goldbergwerke im Betrieb. — Von Breckenridge senkt sich die Bahn nach N. am Blue River hinab. Von (116 M.) *Dickey* führt eine Zweigbahn nach (7 M.) *Keystone*. Dann wendet sich die Bahn r. und durchzieht den *Ten Mile Cañon*. — 134 M. *Robinson* (3295m), in einem reichen Minendistrikt. L. erhebt sich *Mt. Fletcher* (4245m). Im NW. der berühmte **Mt. of the Holy Cross** (4320m), so genannt von zwei mit Schnee gefüllten Rinnen, die sich rechtwinklig schneiden und so die Gestalt eines Kreuzes hervorbringen (am besten von der Straße w. nach Robinson zu sehen). — Bei (137 M.) *Climax* (3440m) erreicht die Bahn den Rücken von **Fremont's Pass** und senkt sich dann über (144 M.) *Bird's Eye* (3240m) nach (151 M.) *Leadville* (3108m), s. S. 390.

Von Denver nach Gunnison, 202 M., Union Pacific Railway (Schmalspurbahn) in 12 St. — Bis (88 M.) *Como* s. oben. Weiter in s.w.

Richtung durch den *South Park* (s. unten), an den felsigen Ausläufern der höhern Berge entlang. Von (105 M.) *Garos* (2794m) führt eine Zweigbahn nach (10 M.) *Fairplay* (3010m) und (15 M.) *London* (3118m), beide fast im Mittelpunkt von South Park. — Das Thal erweitert sich. 112 M. *Platte River*. Bei (119 M.) *Bath* oder *Hill Top* (2803m) öffnet sich der Blick auf die *Sawatch* oder *Saguache Range*, die den Bezirk von Gunnison und San Juan vom Arkansasthal scheidet und in der *Sierra Blanca* (4410m), der höchsten Spitze des Felsengebirges, gipfelt. — 126 M. *McGee's* (2636m). — Von (133 M.) *Schwanders* (2382m) führt eine Zweigbahn nach (4 M.) *Buena Vista* (2420m). Ca. 8-10 M. w. von Buena Vista erheben sich die drei „Collegiate Peaks" der Saguache-Kette: *Mts. Yale* (4323m), *Princeton* (4325m) und *Harvard* (4380m). An ihrem Fuß (6 M. von Buena Vista; Omnibus) die *Cotton Hot Springs*. — Die Bahn kreuzt den Denver and Rio Grande Railroad (R. 89). — 142 M. *Mt. Princeton Hot Springs* (2490m; r. *Mt. Princeton*, s. oben); 149 M. *Alpine* (2815m); 153 M. *St. Elmo* (3060m). 6 M. hinter (156 M.) *Romley* (3354m) tritt die Bahn in den **Alpine Tunnel** (3534m), 540m lang und einer der höchsten Bahntunnel der Welt, überschreitet in seiner Mitte die große „Continental Divide" (S. 375) und beginnt den Abstieg zum Stillen Ocean. Die *Aussicht beim Austritt aus dem Tunnel umfaßt die *San Juan Mts.* (150 M. s.w.), die *Uncompaghre-Kette*, das Thal des *Gunnison*, die *Elk Mts.* (r.) und im Vordergrund *Mt. Gothic* und *Crested Butte*. Die Bahn zieht sich auf einem schmalen Felsbande entlang, mit senkrechten Felswänden auf einer Seite und dem Abgrunde auf der andern. Die Senkung ist sehr steil. 175 M. *Pitkin* (2800m); 190 M. *Parlin's* (2410m). — 202 M. *Gunnison* (2340m), s. S. 388.

***South Park** (s. oben), vom Middle Park (S. 374) durch eine hohe Bergkette getrennt, hat eine mittlere Meereshöhe von 2740m und ein Areal von 2000 Sq.-M. Sein Klima is milder als das der nördl. Parke und er ist durch die Eisenbahnen leichter zugänglich. Zahlreiche Ausflüge lassen sich von *Fairplay* (s. oben) unternehmen, namentlich die höchst lohnende Besteigung des ***Mt. Lincoln** (4357m; 5 St., Fahrweg bis fast zum Gipfel), mit großartiger Aussicht. — Die schönen **Twin Lakes* (2843m), am O.-Fuß der Saguache Range, sind am leichtesten von *Granite* (S. 387) zu erreichen.

Einer der schönsten Ausflüge von Denver ist die vom Denver & Rio Grande R. R. unter dem Namen „Around the Circle" oder „1000 Miles through the Rocky Mts." arrangierte Rundtour (Fahrpreis $28; Gültigkeitsdauer der Billette 30 Tage). Auf dieser Fahrt kreuzt man zweimal die große „Continental Divide", kommt durch vier wundervolle Cañons, überschreitet vier Gebirgspässe (einen mit Coach), erreicht eine Höhe von 3350m und sieht einige der schönsten Landschaften in Amerika. Die Rundtour läßt sich in 4 Tagen ausführen, mit Übernachten in Durango, Silverton und Ouray; doch ist es besser, längere Zeit darauf zu verwenden und einige Seitentouren anzufügen. Die einzelnen Abschnitte dieser Tour sind an den betr. Stellen des Handbuchs beschrieben: von Denver nach *Colorado Springs*, *Pueblo* und (170 M.) *Cuchara Junction* s. R. 89; von Cuchara Junction nach *Durango*, *Silverton* und (345 M.) *Ironton* s. S. 384; von Ironton nach (8 M.) *Ouray* (Stage) s. S. 386; von Ouray nach *Montrose* und zurück nach (388 M.) *Denver* s. S. 386, 389.

Von Denver nach La Junta, 181 M., Atchison, Topeka & Santa Fé R. R. in 6-7 St. Durchgehende Wagen laufen auf dieser Route nach Kansas City, Chicago und nach Orten in Kalifornien und Mexiko. — Von Denver bis (117 M.) *Pueblo* führt diese Bahn parallel dem Denver & Rio Grande Railroad (s. R. 89) und berührt die nämlichen Stationen. Jenseit Pueblo zweigt sie s.ö. ab, 130 M. *Chico*; 170 M. *Rocky Ford*. — 181 M. *La Junta*, s. S. 378.

Bei Denver wendet sich die Bahn nach San Francisco scharf r. (N.) und führt am *South Platte River* entlang, mit schönen Blicken l. (W.) auf das 30-40 M. entfernte Felsengebirge. — Von (658 M.) *Brighton* (1614m) führt eine Zweigbahn nach *Boulder* (S. 375). — 686 M. *La Salle* (1422m), Knotenpunkt einer Bahn nach *Julesburg*

(S. 358); 691m *Greeley* (1412m; Oasis Hotel, $ 2-3), betriebsames Städtchen von 2395 Einw., am *Cache la Poudre River* (nach *Fort Collins* s. S. 375). Bedeutende Mengen von „Alfalfa" (Luzerne, Sichelklee) und andern Produkten werden längs der ganzen Bahn auf einem Boden gewonnen, der ohne Bewässerung vollkommen unfruchtbar ist.

746 M. *Cheyenne* und von da bis

2094 M. *San Francisco* s. R. 83, 84.

b. Atchison, Topeka and Santa Fé Railroad.

2118 M. Atchison, Topeka & Santa Fé Railroad bis (918 M.) *Albuquerque* in 38½ St.; Atlantic & Pacific Railroad bis (1737 M.) *Mojave* in 37½ St.; Southern Pacific Railroad bis (2118 M.) *San Francisco* in 13½ St. (im ganzen 89½ St.; Fahrpreis $ 60, Schlafwagen $ 13). Durchgehende Wagen auf dieser Route von Chicago nach San Francisco in 104 St. (Fahrpreis $ 72.50, Schlafwagen $ 15.50). Die Bahn führt großenteils durch unfruchtbare Gegend, berührt aber einige hochinteressante Punkte und der wundervolle ***Große Cañon des Colorado* ist am leichtesten von *Flagstaff* (S. 380) an dieser Linie zu erreichen.

Kansas City s. S. 366. Die Bahn führt in w. Richtung allmählich ansteigend am S.-Ufer des *Kansas* hinan. 13 M. *Holliday* (230m). Bei (40 M.) *Lawrence* (S. 372) mündet r. die Bahn von *Leavenworth* (S. 372). — 67 M. **Topeka** (250m; S. 372) ist Knotenpunkt der Bahn nach *Atchison* (S. 368). — Weiter durch einen blühenden Ackerbaudistrikt, mit zahlreichen kleinen Städten. 93 M. *Burlingame* (306m); 147 M. *Strong City* (356m); 184 M. *Peabody* (410m). — 201 M. *Newton* (438m).

Von Newton nach Galveston, 750 M., Eisenbahn in 30 St. — Wichtigere Stationen: 27 M. *Wichita* (23 856 Einw.); 43 M. *Mulvane;* 65 M. *Winfield* (5184 Einw.); 79 M. *Arkansas City* (8347 Einw.). Die Bahn überschreitet den *Arkansas River* und tritt in das neu gebildete Territorium **Oklahoma** (das „Boomers' Paradise"), früher zum Indian Territory gehörig, aber 1889 den Creeks abgekauft und für weiße Ansiedler freigegeben. Das Territorium ist 39 034 Sq.-M. groß und hat eine Bevölkerung von 64 701 Weißen und 5689 Indianern. Der Ansturm über die Grenze, sobald das neue Territorium eröffnet wurde, ist noch in frischer Erinnerung; Zeltstädte mit Tausenden von Einwohnern entstanden in einem einzigen Tage. — 136 M. *Wharton.* — 168 M. **Guthrie** (283m; *Hotel*), die Hauptstadt von Oklahoma, ist ein rühriger kleiner Ort, 1890 mit 2788, jetzt mit 8000 Einw. — 199 M. *Oklahoma* (4151 E.). — Vor (232 M.) *Purcell* überschreitet die Bahn den *Canadian River* und tritt in das **Indian Territory**, einen c. 21 000 Sq.-M. großen, für die Indianer aus dem O. des Mississippi reservierten Landstrich. Die hauptsächlichsten hier ansässigen civilisierten Stämme sind die *Cherokees*, *Chickasaws*, *Seminoles*, *Creeks* und *Choctaws;* diese „fünf Nationen" leben in vollkommen gesetzlich geregelten Zuständen und treten zuweilen zu gemeinsamen Ratsversammlungen zusammen. Die meisten Indianer des Territoriums ernähren sich mit Ackerbau und Viehzucht und sind, falls sie nicht von weißem Gesindel verdorben werden, arbeitsam und nüchtern. Das Territorium enthält 220 Schulen, die meist von den oben genannten Stämmen unterhalten werden, sowie zahlreiche Kirchen, öffentliche Gebaude etc. Im J. 1890 belief sich die Einwohnerzahl auf 186 390 Seelen, darunter 177 682 Angehörige der fünf Nationen und 8708 andre Indianer. — Dann durch das Land der Chickasaw-Indianer, wo die Bahn den *Washita* wiederholt überschreitet. — 268 M. *Washita.* Jenseit (325 M.) *Thackerville* kreuzt die Bahn den *Red River* und betritt *Texas* (S. 424).

— 339 M. *Gainesville;* 405 M. *Fort Worth* (S. 429); 432 M. *Cleburne*, Knotenpunkt einer Bahn nach *Dallas* (S. 429); 531 M. *Temple Junction;* 576 M. *Milano*, Knotenpunkt für *Austin* (S. 427); 608 M. *Somerville;* 684 M. *Rosenberg Junction;* 721 M. *Alvin.* — 790 M. *Galveston* (S. 427).

211 M. *Halstead* (422m); 236 M. *Hutchinson* (465m). Weiter am l. Ufer des *Arkansas* aufwärts, durch reiches Ackerbau- und Grasland. — 276 M. *Ellinwood* (540m); 286 M. *Great Bend* (560m), an der Mündung des *Walnut Creek* in den hier nach SW. umbiegenden Arkansas; 333 M. *Kinsley* (658m). Die Bahn verläßt den Arkansas, erreicht ihn aber wieder bei (360 M.) *Dodge City* (754m; 1763 Einw.), wo man von „mittlerer" zur „Gebirgs"-Zeit übergeht (1 St. später, vgl. S. xviii). — 469 M. *Garden City* (861m). — Jenseit (485 M.) *Coolidge* (1024m) beginnt *Colorado* (S. 370); die Bahn tritt auf das S.-Ufer des Arkansas. — 519 M. *Lamar* (1097m). Vorn r. taucht das Felsengebirge auf. — Bei (571 M.) *La Junta* (spr. „La Hunta"; 1542m), Städtchen von 1439 Einw., mündet die S. 376 beschriebene Bahn von *Denver.* R. erhebt sich *Pike's Peak* (S. 384). Unsre Bahn wendet sich nach SW. — 599 M. *Iron Springs* (1425m).

652 M. **Trinidad** (1827m; *Grand Union Hotel*, $3), das industrielle und kommerzielle Centrum des s.ö. Colorado, ist eine blühende Stadt von 5523 Einw., in der altmexikanische und jungamerikanische Elemente auf das engste vermischt sind. Es ist der Stapelplatz eines reichen Kohlen- und Erzdistrikts und Endpunkt eines Zweiges des Denver & Rio Grande Railroad (S. 384).

Bei (663 M.) *Morley* (2055m) beginnt der Anstieg zum Kamm der *Raton Mts.*, die von Trinidad aus den Blick nach S. begrenzen. Die Bahn steigt ziemlich steil, mit schönen Aussichten, namentlich r. auf die *Spanish Peaks* (S. 384). Auf der Paßhöhe (2322m) führt sie durch einen langen Tunnel und tritt in den Staat *Neu-Mexiko* (S. 385). Steil hinab nach (676 M.) *Raton* (2017m); weiter durch das c. 20 M. breite mittlere Thal von Neu-Mexiko, das vom *Rio Grande del Norte* durchflossen und von 1800-3000m h. Bergen eingefaßt ist. Ackerbau wird in den Seitenthälern und der Ebene mit Hülfe sorgfältiger Bewässerung betrieben, aber der größere Teil des Territoriums ist nur Weideland. — 742 M. *Wagon Mound.* — 786 M. **Las Vegas** (1944m; *Depot Hotel*, *Plaza*, $3), blühender Ort und bedeutender Wollmarkt mit 2385 Einw., an einem Arm des *Pecos River.*

Zweigbahn nach (6 M.) **Las Vegas Hot Springs** (2063m; *Montezuma Hotel*, $3-5), c. 40 heißen Quellen (19-48° R.), die am SO.-Fuß der Santa Fé-Kette des Felsengebirges entspringen. Das Wasser (zur Bade- und Trinkkur benutzt) ist dem von Arkansas Hot Springs (S. 371) sehr ähnlich und hat dieselbe Wirkung. Zahlreiche hübsche Ausflüge lassen sich von hier unternehmen. Die durchschnittliche Jahrestemperatur ist 12° R. (Sommer 18° R.).

Bei (830 M.) *Rowe* erblickt man r. die merkwürdige alte *Pecos Church*, von einer ehem. Franziskanermission herrührend. Die Bahn steigt abermals in vielen Windungen bergan, überschreitet einen

südlichen Ausläufer der Santa Fé-Kette im *Glorietta Pass* (2296m) und senkt sich nach (851 M.) *Lamy Junction* (1968m), Knotenpunkt der r. abzweigenden Bahn nach (18 M.) *Santa Fé*.

Santa Fé (2145m; *Palace Hotel*, $ 3-3½; *Alamo*, $ 2½), die Hauptstadt von Neu-Mexiko, ist eine der ältesten Städte in den Verein. Staaten; ihre Gründung durch die Spanier reicht bis zum J. 1605 hinauf, während hier wahrscheinlich längst vorher eine Stadt der Pueblo-Indianer stand. Die altertümliche Stadt (6185 Einw.), mit ihren engen Straßen, Adobe-Häusern und ihrer seltsamen Mischung amerikanischer, mexikanischer und indianischer Typen, wird in hohem Grade das Interesse des Reisenden erregen. Sie liegt inmitten eines ergiebigen Minendistrikts und treibt ansehnlichen Handel. Das Leben der Stadt konzentriert sich auf der *Plaza* oder dem Marktplatz, mit einem Kriegerdenkmal. Eine Seite desselben begrenzt der *Governor's Palace*, ein langes niedriges Adobé-Gebäude, das seit fast 300 Jahren den spanischen, mexikan. und amerikan. Gouverneuren als Wohnung diente. In demselben befindet sich das *Museum der New Mexico Historical Society*, mit spanischen Bildern, historischen Reliquien und indianischen Merkwürdigkeiten. Die zweitürmige Kathedrale *San Francisco* umfaßt Reste der frühern 1622 erbauten Kathedrale. Die Kirche *San Miguel*, aus der Mitte des XVII. Jahrh., wurde 1710 restauriert. Sehenswert sind das neue und alte *Fort Marcy*, *San Miguel College*, und die *Ramona Industrial School* für junge Indianer. Unter den modernen Bauten ragen das *State Capitol*, die *Post Office* und das *Court House* hervor. Einen Besuch verdienen die Werkstätten der Silberfiligranarbeiter, deren Läden sich meist an oder bei der Plaza befinden. — Etwa 9 M. s.w. von Santa Fé liegt das interessante Pueblo der *Tesuque Indianer*, die auf ihren „Burros" (Eseln) täglich Brennholz in die Stadt bringen. — Von Santa Fé nach *Española* und *Antonito* s. S. 365.

Bei (882 M.) *Wallace* (2513m), am *Rio Grande*, liegen die Pueblos von *Santo Domingo* (großes Fest am 4. Aug.) und *San Felipe*. Weiter am l. Ufer des breiten und reißenden *Rio Grande*. — 918 M. **Albuquerque** (1502m; *San Felipe Hotel*, $ 2-3½; *Armijo*, $ 2½, Z. von $ 1; *International*, $ 3), Stadt von 5518 Einw., mit bedeutendem Handel in Wolle und Häuten, ist der ö. Endpunkt des Atlantic & Pacific Railroad und Knotenpunkt der Atchison, Topeka & Santa Fé Linie nach *El Paso* und *Mexiko* (s. unten).

Von Albuquerque nach El Paso, 254 M., Eisenbahn in 9-10 St. Durchgehende Schlafwagen laufen auf dieser Route von Kansas City nach El Paso, wo sie an den Mexican Central Railway anschließen. — Die Bahn zweigt bei (13 M.) *Isleta Junction* (s. unten) von der kalifornischen Bahn l. ab und folgt nach S. dem Rio Grande del Norte. — 30 M. *Belen* (1458m); 75 M. *Socorro;* 86 M. *San Antonio;* 102 M. *San Marcial;* 141 M. *Engle*. — 177 M. *Rincon* (1223m) ist Knotenpunkt einer Bahn nach *Deming* (S. 424). — 210 M. *Las Cruces*. — 254 M. *El Paso* (S. 424).

Weiter auf dem *Atlantic & Pacific Railroad*. Bei (13 M.) *Isleta* zweigt die Bahn nach *El Paso* l. ab (s. oben). Die Bahn verläßt den Rio Grande und führt in w. Richtung durch dürres und eintöniges Land, das nur selten Spuren von Bewässerung zeigt. Die seltsame *Yucca-Palme* tritt nun häufiger auf. Bei (985 M.) *Laguna* (1757m) durchschneidet die Bahn ein indianisches Pueblo (Dorf), dessen Häuser terrassenförmig in zwei bis drei Stockwerken erbaut sind.

Eine eingehendere Besichtigung dieses Pueblo erfordert nach dem jetzigen Fahrplan das Opfer eines halben Tages (Unterkunft für die Nacht mangelhaft). Die Indianer, von denen manche in Carlisle (S. 209) erzogen sind und geläufig englisch sprechen, nehmen die Besucher freundlich auf und bieten mit der Hand gearbeitete Thonwaren zum Kauf an. Die

Häuser bestehen aus Stein mit Adobé-Bewurf und sind meist mittels Leitern vom Dach aus zugänglich. Die röm.-kath. Kirche ist beinah 200 Jahre alt. — Ungefähr 16 M. südl. von Laguna liegt das gleichfalls interessante Pueblo von *Acoma*.

30 M. weiter überschreitet die Bahn die große kontinentale Wasserscheide (2225m), doch deutet nichts in der Umgebung darauf hin, daß man hier eine solche Höhe erreicht hat oder von der atlantischen zur pacifischen Küste übergeht. — 1055 M. *Coolidge*. — 1065 M. *Wingate* (2046m), 3 M. von *Fort Wingate*, ist der beste Ausgangspunkt zum Besuch des berühmten Pueblo von **Zuni**, c. 48 M. südl. (Stages). — Bei (1077 M.) *Gallup* (1975m) sind Kohlengruben im Betrieb. — 1085 M. *Navajo Springs* (1935m) ist Versorgungs-Depot für *Fort Defiance* und Sitz der Agentur für die große Reservation der *Navajo* (spr. Navaho) *-Indianer*, c. 40 M. n. von der Bahn; daneben w. die kleinere Reservation der *Moqui-Indianer*. An den Stationen treiben sich meist einige Indianer herum, die schöne Navajo-Decken, Silber- und andere Handarbeiten zum Kauf anbieten. — Jenseit (1093 M.) *Manuelito* (1899m) tritt die Bahn in das *Territorium Arizona* (das „Sunset Land"). — Von (1157 M.) *Carrizo* oder (1172 M.) *Holbrook* (1538m) kann man den merkwürdigen *versteinerten Wald* von Arizona (c. 20 M. s.ö.) besuchen. — 1204 M. *Winslow* (1306m). Weiter auf einer 165m l. und 67m h. Brücke über eine breite Erdspalte, den (1230 M.) *Cañon Diablo*.

1263 M. *Flagstaff* (2114m; Hotels) ist Ausgangspunkt der meist benutzten Omnibus-Route nach dem *Großen Cañon des Colorado* (s. unten). Im N. erhebt sich der *San Francisco Mt.* (3900m), ein schöner erloschener Vulkan, von Schlackenkegeln und Lavabetten umgeben.

Stage-Coach von Flagstaff zum (65 M.) *Grand Cañon* 3mal wöchentlich (außer im Winter) in 12 St. (Fahrpreis hin und zurück $ 20). Gute Straße; Mittagessen ($ 1) in einem Hause halbwegs. Die Straße endet unweit des Cañon bei *Hance's Camp*, mit komfortabeln gedielten Zelten (Nachtlager $ 1, Mahlzeiten $ 1; Hotel wird gebaut). — Der ****Große Cañon des Colorado**, eines der staunenerregendsten Naturwunder der Welt, ist 300 M. lang und 300-2000m tief. Die ihn einschließenden Felswände sind in unzählige Zacken und Türme zerspalten und zeigen die verschiedensten leuchtenden Farben. Von Flagstaff aus erreicht man den Rand der Schlucht bei ihrem tiefsten Teil; man hat hier einen zauberhaften Blick in den ungeheuren Abgrund, in dessen Tiefe der breite reißende Fluß nur wie ein Zwirnfaden erscheint. In die Thalsohle des Cañon können Schwindelfreie auf einem beschwerlichen neuen Felspfade hinabgelangen, der 1/2 M. von Hance's beginnt (Tarif für jede Person $ 1, Saumtier $ 1; Führer und Saumtier für 1-6 Pers. $ 10). Der Cañon wurde zuerst durch Major Powell, jetzt Chef des U. S. Geological Survey, bekannt, der den Colorado 1869 in einem Boot vom Green River bis zum *Virgen River* (eine Strecke von 1000 M.) hinabfuhr. Wahrscheinlich hatte der Fluß hier seinen Lauf bevor die Berge entstanden, und der Cañon bildete sich durch die aushöhlende Thätigkeit des Wassers, während sich gleichzeitig die Felsen allmählich hoben. An den Wänden des Cañon kann man sämtliche geologischen Perioden von den kohlenführenden Schichten bis zu den Granitfelsen der Urzeit beobachten. Es lohnt einige Tage am Cañon zu bleiben, um verschiedene Punkte an seinem Rande (Felsenwohnungen etc.) zu besuchen. Vgl. *Major J. W. Powell's* „Canyons of the Colorado" (1893) und *Capt. Dutton's* „Tertiary History of the Grand Cañon District". Eine gute Beschreibung des Cañon enthält „Our Italy", von *Chas. Dudley Warner*.

Von Flagstaff kann man auch die *Felsenwohnungen* im *Walnut Cañon*, 8 M. s.ö., und die künstlich ausgehöhlten *Höhlenwohnungen* in den Schlackenhügeln der *Coconino Butte*, 9 M. n.ö. besuchen.

Von (1297 M.) *Williams* (2030m; Bahnrestaur.) gehen gleichfalls Stages nach dem *Großen Colorado-Cañon* (s. oben; in 24 St., Retourbillet $20). L. erhebt sich *Bill Williams* (2820m), weiterhin r. *Mt. Floyd.* Bei (1320 M.) *Ash Fork* durchzieht die Bahn den felsigen *Johnson's Cañon.* Von (1347 M.) *Prescott Junction* führt eine Zweigbahn südl. nach (74 M.) *Prescott* (1735m). — 1384 M. *Peach Springs* (1450m; Bahnrestaur.) ist nur 23 M. von dem *Großen Cañon des Colorado* entfernt (Stages), doch ist die Strecke, zu der man von hier aus gelangt, nicht so imposant wie die oben beschriebene bei Hance's Camp. — 1407 M. *Hackberry* (1073m), in einem ergiebigen Minendistrikt; 1434 M. *Kingman* (1005m); 1458 M. *Yucca* (540m); 1484 M. *Powell* (128m).

Man erreicht nun den breiten **Colorado River** und überschreitet ihn auf einer schönen 338m l. Cantilever-Brücke bei den (1497 M.) **Needles** (150m), nach den merkwürdigen l. aufsteigenden Felszinnen von rotem Porphyr und trachytischem Granit so benannt. Die Bahn betritt hier *Kalifornien* (S. 364) und führt in w. Richtung durch die große **Mojave** („Mohave") **-Wüste**, eine sandige Hochebene mit Salzseen, Alkalistrichen und spärlicher Vegetation (Yucca-Palmen, kleinen Nußpinien, Wachholder- und Salbeigebüsch). N. in der Ferne steigen Gebirge auf. — 1520 M. *Homer* (645m); 1528 M. *Goff's* (786m); 1538 M. *Fenner* (633m); 1545 M. *Edson* (496m); 1588 M. *Bagdad* (239m; Bahnrestaur.); 1612 M. *Ludlow* (542m).

1666 M. **Barstow** (643m) ist Knotenpunkt der *Südkalifornischen Bahn* nach *San Bernardino*, *Colton*, *Pasadena*, *Los Angeles* und *San Diego* (S. 413). An die Stelle der „Gebirgs" tritt nun „Pacific"-Zeit (1 St. später; vgl. S. XVIII). — 1676 M. *Hinckley* (750m); 1699 M. *Kramer* (755m).

1737 M. **Mojave** (838m) ist Knotenpunkt des *Southern Pacific Railway.* Von hier nach

2118 M. *San Francisco* s. S. 407.

89. Von Denver nach Salt Lake City und Ogden.

a. Denver & Rio Grande Railroad.

771 M. Eisenbahn in 29 St. (Fahrpreis $25; Schlafwagen $5). Durchgehende Wagen laufen auf dieser Route nach San Francisco über Leadville (S. 390), doch ist in landschaftlicher Hinsicht die Schmalspurbahn über den *Marshall Pass* weit vorzuziehen, die bei Grand Junction in den Denver & Rio Grande R. R. mündet (vgl. S. 387).

Der Name „*Scenic Line of the World*", den man dieser Bahn beigelegt hat, ist thatsächlich weit berechtigter, als es bei solchen Benennungen in der Regel der Fall ist, da die Bahn durch eine Anzahl der schönsten Landschaften in den Vereinigten Staaten führt und in manchen Beziehungen kaum von irgend einer andern Bahn erreicht wird.

Denver s. S. 373. Die Bahn läuft nach S., parallel dem Atchison,

Topeka & Santa Fé Railroad (S. 376). R. fließt der *Platte River;* darüber in der Ferne die schönen Schneegipfel des Felsengebirges (vgl. S. 373). — 25 M. *Sedalia* (1778m); 33 M. *Castle Rock* (1895m), nach einem l. in der Ebene aufsteigenden Felsen so benannt. Vorn r. erscheint Pike's Peak (S. 384). — 43 M. *Larkspur* ist Station für *Perry Park*, mit phantastischen Felsbildungen. 8 M. weiter erhebt sich r. *Casa Blanca*, ein mächtiger weißer Felsen, 300m lang und 60m hoch. — 52 M. *Palmer Lake* (2206m; Bahnrestaur.), auf der Wasserscheide zwischen dem nördl. zum Missouri fließenden *Platte* und dem südl. dem Mississippi zufließenden *Arkansas.* 1/2 M. südl. liegt *Glen Park* (Hotel), „Colorado's Chautauqua" (S. 249). Eine neue Straße führt von Palmer Lake s.w. nach (35 M.) *Manitou Park* (Hotel, $ 3), einem besuchten Sommerfrischort (vgl. S. 390). — Weiter durch Prairieland. Die Schneegipfel tauchen hinter den Vorbergen, von denen sie zeitweilig verdeckt waren, wieder auf. — 62 M. *Husted* (2000m). L. phantastisch geformte Felsen. — 67 M. *Edgerton* (1956m) ist Station für den *Monument Park* (S. 384). Bei der Annäherung an Colorado Springs schöner Blick r. auf Pike's Peak (S. 384) und das „Thor des Göttergartens" (S. 383).

75 M. **Colorado Springs** (1851m; **The Antlers*, $ 3-5; *The Thanet*, speziell für Leidende eingerichtet; *Alta Vista*, $ 3-4; *Alamo*, $ 2 1/2-3 1/2; *St. James*, $ 2-3), gut gebaute Stadt von 11 140 Einw., auf einer Hochebene am O.-Fuß von Pike's Peak hübsch gelegen, mit breiten, baumbeschatteten Straßen, ist der größte und besuchteste Kurort von Colorado und wird von Brustkranken vielfach zum dauernden Aufenthalt erwählt.

Colorado Springs wurde 1871 gegründet, obschon bereits etwas früher eine Niederlassung in *Colorado City* („Old Town"), 2 M. n.w. (S. 383) stattgefunden hatte. In Colorado Springs giebt es weder Fabriken noch sonstige gewerbliche Anlagen; auch Tanz- und Spielsalons sind nicht gestattet. Seinen Namen führt es eigentlich mit Unrecht, da die nächsten Quellen die von Manitou sind (S. 383); doch ist es das beste Standquartier für Ausflüge in die Umgebung (incl. Manitou und Pike's Peak).

Die *Gebirgsaussicht von Colorado Springs (guter Standpunkt Cascade Avenue, bei Colorado College) ist sehr schön. *Pike's Peak* (S. 384) steht im Vordergrund des Bildes; südl. von ihm erheben sich (von r. nach l.) *Cameron's Cone* (3200m), *Mt. Garfield*, *Bald Mt.* (c. 3800m), *Mte. Rosa* (3525m) und *Cheyenne Mt.* (3032m). R. (n.) von Pike's Peak öffnet sich der *Ute Pass* (S. 390) und noch weiter r. liegt der *Garden of the Gods* (S. 383). Zwischen Cheyenne Mt. und Mte. Rosa die *Cheyenne Cañons* (S. 383). Im Vordergrund die von den Spaniern *Mesa* („Tafelland") genannte Hochebene. Im O. und S. der Stadt erstreckt sich die unabsehbare Prairie, die bei bestimmten atmosphärischen Verhältnissen täuschend dem Meere gleicht, — eine Illusion, die durch die vorüberziehenden Schatten, den Dampf entfernter Lokomotiven und die klippenartig hervortauchenden Felsen noch verstärkt wird.

Das **Klima** von Colorado Springs gleicht dem von Davos und ist wie dieses besonders für Brustkranke oder hierzu Disponierte, sowie für an Neurasthenie und fieberhaften Schwächezuständen aller Art Leidende zuträglich, für bejahrte oder mit organischen Herz- und Nervenkrankheiten behaftete Personen aber ungeeignet. Es hat mehr Wind und Staub als Davos, aber auch mehr Sonnenschein und Trockenheit, und da der Boden fast den ganzen Winter schneefrei ist, brauchen die Kurgäste nicht wie in Davos zur Zeit der Schneeschmelze den Aufenthalt abzubrechen. Vom

Sept. bis April fällt kein Regen. Im Winter 1888-89 war die Durchschnittstemperatur von Davos —2,67°, von Colorado Springs —0,06° R.; letzteres hatte 300 Stunden mehr Sonnenschein als ersteres. Die vorherschenden Winde sind SO. und N.; der durchschnittliche Prozentsatz von Feuchtigkeit ist 47". Die Stadt ist durch die Vorhügel geschützt, außer an der SO.-Seite, wo sie nach den großen Ebenen hin offen liegt, über welche die frische Luft der Meeresküste bis hierher gelangt. Der Boden ist trockener Sand und Kies, mit einer dünnen Humusschicht. In der Stadt giebt es keine Quellen; treffliches Wasser wird von den Bergen hergeleitet. Für Leidende ist gute Unterkunft und ärztliche Hülfe vorhanden. Ohne Hinzuziehung eines Arztes möge kein Kranker hierher kommen oder hier bleiben.

Colorado Springs selbst bietet dem Touristen wenig, ist aber ein guter Standort für die mannigfachsten Ausflüge (s. unten). Erwähnung verdienen *Colorado College* mit seiner Vorschule *Cutler Academy*, die *Staats-Taubstummen- und Blindenanstalt*, das *Opernhaus* etc. Zwei kleine *Parke* wurden neuerdings angelegt.

Ausflüge von Colorado Springs. — ***Austin Bluffs**, 3½ M. n.ö. (mit Wagen, Tramway oder zu Fuß zu erreichen), bieten eine herrliche Aussicht auf das Felsengebirge, die Stadt und die Ebenen. Die Spanish Peaks, 100 M. südl., sind deutlich zu erkennen. In W. die S. 373 genannten Gipfel; im N. die *Divide* oder Wasserscheide zwischen Colorado Springs und Denver.

Cheyenne Mt. und die Cheyenne Cañons. Zum Fuß des **Cheyenne Mt.** (3032m), 5 M. s.w. von Colorado Springs, gelangt man mit elektrischer Trambahn, an den hübschen Lokalitäten des *Country Club* und dem vielbesuchten **Broadmoor Casino* (Restaur., Konzerte etc.) vorbei. Der **Cheyenne Mt. Road* führt am Abhang des Berges hinan, mit einer Reihenfolge herrlicher Aussichten, in denen die prächtig roten Felsen, der blaue Himmel, die grünen Bäume und der schimmernd weiße Schnee wundervolle Farbenwirkungen hervorbringen. Der Weg ist steil, schmal und schlecht unterhalten, daher sichere Pferde, Führer und Schwindelfreiheit wünschenswert. Er führt bis (22 M.) *Seven Lakes* (3154m; Whs., nicht immer offen), doch kehren die meisten an der (2½ M.) *Horseshoe Curve* um. Der Gipfel des Berges ist auf einem bei der Sägemühle l. abzweigenden Pfade zu erreichen (1 M.). — Die ***Cheyenne Cañons** liegen auf der N.-Seite des Berges, unweit der Endstation des elektrischen Tramway. Im **South Cañon* (Eintr. 25 c.) kann man bis zu den (1 M.) *Fällen* vordringen, die in sieben Absätzen 150m hoch herabstürzen, vom obern Ende der Treppen l. zum Rande des Cañon (Aussicht) hinansteigen und von dort auf die oben erwähnte Straße gelangen, wohin man eventuell den Wagen vorausschickt. — Auch den *North Cañon*, mit schönen Fällen, Wassertümpeln und Felsen, kann man 3-4 M. weit hinansteigen.

Garden of the Gods (5 M.). Die Straße führt w. über die *Mesa* (S. 382), am (4 M.) Eingang von *Glen Eyrie* vorbei, einer Privatbesitzung (Eintritt gestattet) mit phantastischen Felsbildungen (Cathedral Rock, Major Domo etc.). 1 M. weiter erreicht man das **Gateway* des Garden of the Gods, zwei gewaltige, hellrote Felsmassen, 100m hoch und so dicht zusammenstehend, daß knapp für die Straße Raum bleibt. Der ***Garden of the Gods** ist ein c. 240 ha großer Strich Landes, der mit grotesken Felsen und Klippen von rotem und weißem Sandstein dicht übersät ist. Zu den seltsamsten Felsbildungen gehören die *Cathedral Spires* und der *Balanced Rock*. Auf der andern Seite des „Göttergartens" die Straße wieder erreichend, kann man entweder r. nach (1½ M.) *Manitou Springs* (s. unten) weitergehen, oder l. über *Colorado City* (S. 382) nach (4½ M.) Colorado Springs zurückkehren.

Manitou (1940m; *Mansion House*, *Manitou Hotel*, *Barker Ho.*, *Iron Springs Ho.*, $4; *Cliff Ho.*, $3-4; *Sunnyside*, *Ruxton*, $2-3), in einem Thälchen zwischen den Ausläufern von Pike's Peak an der Mündung des *Ute Passes* (S. 390) gelegen, wird wegen seiner schönen Umgebung und der kohlensauren Soda- und Eisenquellen viel besucht. Es ist von Colorado Springs mit Eisenbahn (über Colorado City; 6 M.; 10 c.), elektr. Trambahn (10 c.)

oder auf der Fahrstraße über die Mesa oder durch den Garden of the Gods (c. 5 M.) zu erreichen. Das Wasser ist dem Emser Wasser ähnlich und wird gegen Magen- und Nierenkrankheiten, Schwindsucht etc. gebraucht. Die Hauptquellen sind der *Navajo*, *Manitou*, *Shoshone*, *Little Chief* und *Iron Spring*. Das Wasser ist wohlschmeckend und wird zum Trinken und Baden benutzt (gut eingerichtetes Badhaus). Zahlreiche hübsche Ausflüge lassen sich von hier unternehmen; z. B. nach dem malerischen **Ute Pass* (vgl. S. 390), mit dem schönen *Rainbow Fall* (1½ M. von Manitou) und den *Grand Caverns* (Eintr. $1; schöne Tropfsteinbildungen); *Williams Cañon*, mit der (1 M.) *Cave of the Winds* ($1); dem (3 M.) *Red Cañon; Ruxton's Glen*, und *Engleman's Cañon;* dem (3 M.) *Garden of the Gods* (S. 383); *Monument Park* (s. unten); den *Cheyenne Cañons* (S. 383; 9 M.) und den *Seven Lakes* (S. 383; Fußpfad 9 M., Fahrweg 25 M.). *Pike's Peak* (s. unten) wird gleichfalls meist von Manitou aus erstiegen. *Manitou Park* (S. 382, 384), am obern Ende des Ute Passes, ist 20 M. von Manitou entfernt.

***Pike's Peak** (4310m), einer der am besten bekannten Gipfel des Felsengebirges, erhebt sein schneebedecktes Haupt 6 M. von Colorado Springs, unmittelbar über Manitou. Man besteigt ihn meist mit dem MANITOU & PIKE'S PEAK RAILWAY, einer 1891 eröffneten Zahnradbahn nach Abt's System. Die Bahn beginnt in Engleman's Cañon, nicht weit vom Iron Spring Hotel, und ist 8¾ M. lang, mit einer totalen Steigung von 2285m oder c. 248m auf die Meile (65‰) und einer Maximalsteigung von 25%. Die Fahrt (Retourbillet $5) dauert c. 2 St., einschließlich des Aufenthalts am **Halfway House* (M. 75 c.), einem angenehmen Sommer-Hotel im *Ruxton Park*. — Die FAHRSTRASSE zum Gipfel von Pike's Peak beginnt bei *Cascade*, 6 M. von Manitou (Eisenbahn, s. S. 383), ist 17 M. lang und führt in geringer Steigung bergan (Wagen zum Gipfel und zurück in 8 St., jede Person $5). — Der REITWEG (6 St. zu Fuß oder zu Pferde; Pferd $3) beginnt bei der Eisenbahn-Station und steigt durch *Engleman's Cañon* bergan (nicht zu verfehlen, Führer für Geübte unnötig). Ein andrer 4½ M. langer Pfad, jetzt selten benutzt, geht von den *Seven Lakes* (S. 383) aus. — Auf dem Gipfel eine das ganze Jahr bewohnte *Wetterwarte* und ein kleines Sommer-Whs. (M. $1). Die prachtvolle *Aussicht umfaßt zahllose Berggipfel und die Ebenen, soweit das Auge reicht. Im S. sind die Spanish Peaks (S. 385) und die grandiose Sangre de Cristo Kette mit der Sierra Blanca sichtbar, im N. Long's Peak (S. 377); ferner erblickt man Mt. Lincoln (n.), Mt. Gray, Mt. Bross, und die näheren S. 382 genannten Berge. Denver, Pueblo, Colorado Springs uud Manitou sind gleichfalls sichtbar. Die Besteigung von Pike's Peak ist des Schnees wegen nur im Sommer anzuraten; die Bergbahn beginnt ihre Fahrten nicht vor Juni.

Monument Park, ein Strich seltsam verwitterter Sandsteinfelsen, dem Garden of the Gods (S. 383) ähnlich, ist von Colorado Springs auf der Fahrstraße (9 M.; Wagen $6-8) oder mit Bahn bis Edgerton (S. 382) zu erreichen, von wo der Park ½ M. entfernt ist.

Andere besuchenswerte Punkte bei Colorado Springs sind *Bear Creek Cañon*, 3 M. w.; *My Garden*, 4 M. s.w. am Abhang des Cheyenne Mt. (Aussicht); *Templeton's Gap* und *Colorado Springs Garden Ranch*, 4½ M. n.ö.; und *Blair Athol*, ein liebliches Thal n. von Glen Eyrie (s. oben).

Weiter in s. Richtung; r. *Cheyenne Mt.* (S. 383), l. die unabsehbare Prairie. Stationen unbedeutend.

120 M. **Pueblo** (1422m; *Grand Hotel*, $3-4½; *Fifth Avenue*, Z. von $1; *St. James*, $2-3; *Railway Hotel & Restaurant*, $3-3½, M. 75 c.), am Zusammenfluß des *Arkansas* mit dem *Fontaine qui Bouille Creek*, ist eine lebhafte Handels- und Fabrikstadt von 24 855 Einw., mit Schmelz- und Stahlwerken. Die Umgebung ist reich an Kohlen, Eisenerz etc.

Von Pueblo führt der Denver & Rio Grande Railroad weiter nach (210 M. von Denver) *Trinidad*, wo er in die Hauptlinie des Atchison, Topeka & Santa Fé Railroad mündet (s. S. 378).

Cuchara Junction (1810m), 170 M. von Denver, ist Knotenpunkt für die

Silverton Linie des Denver & Rio Grande R. R., die einen Teil der S. 376 erwähnten Tour „Around the Circle“ bildet. Zwischen Cuchara und (191 M.) *La Veta* (2140m) sind l. (S.) die isolierten **Spanish Peaks** (4150m und 3875m) gut zu überblicken. Jenseit (199 M.) *Ojo* („Oho“) beginnt der Anstieg zum ***Veta Pass** (2862m); die Steigung ist so steil, daß zwei Lokomotiven vorgespannt werden müssen (Maximalsteigung 1 : 10); der Bahnbau bot hier große Schwierigkeiten, namentlich bei der *Mule-Shoe Curve*. R. erhebt sich *Veta Mt.* (3405m). Hinab in das ***San Luis Valley** oder den *San Luis Park*, den größten Naturpark von Colorado (S. 358), 100 M. lang, 60 M. br. und c. 2100m ü. M., von 3300-4300 hohen Bergen umgeben. — 212 M. *Placer* (2563m); 226 M. *Garland* (2418m). R. thront die dreigipfelige *Sierra Blanca* (4410m), die südlichste Spitze der Sangre de Cristo-Kette und die höchste des Felsengebirges. — 250 M. **Alamosa** (2300m; *Victoria*, $ 3; *Bahnrestaur.*), Städtchen von 1091 Einw., am *Rio Grande del Norte*, ist Knotenpunkt von Bahnen nach (70 M.) *Creede*, sowie nach *Villa Grove* und *Salida* (S. 387). [Die Bahn nach Creede führt am Rio Grande del Norte hinan. 17 M. *Monte Vista* (2336m; Hotel Blanco, $ 3); 31 M. *Del Norte* (2402m; Richardson Ho., $ 3); 47 M. *South Fork*. Weiter (61 M.) durch das malerische **Wagon Wheel Gap*, mit den *Hot Springs* (Hotel, $ 1½). — 70 M. **Creede** *(Hotels)* ist vielleicht die staunenerregendste der Silberstädte von Colorado; erst nach der Entdeckung des Silbererzes im Mai 1891 gegründet, hat sie bereits 7000 Einw. und produzierte 1892 Silber im Werte von $ 4000000.] — Von Alamosa wendet sich die Bahn nach S. — 265 M. *La Jara* („La Hara“; 2319m); 272 M. *Manassa*, eine Mormonenkolonie. — 279 M. *Antonito* (2405m; Belmont, $ 2) ist Knotenpunkt einer Bahn südl. nach (91 M.) *Española.*

[Die Bahn nach Española betritt *Neu-Mexiko* (S. 378) bei (23 M.) *Palmilla* und durchzieht einen ausschließlich von spanisch sprechenden Mexikanern bewohnten Distrikt. Von (65 M.) *Barranca* geht ein Omnibus nach den (11 M.) heißen Quellen von *Ojo Caliente.* — 6 M. weiter tritt die Bahn in den wildromantischen **Comanche Cañon.* — 72 M. *Embudo* (1774m), am Rio Grande del Norte (s. oben), ist Ausgangspunkt für einen Besuch des (20 M.) *Pueblo de Taos*, einer der interessantesten und besterhaltenen Städte der Pueblo-Indianer (S. 379). Großes Fest am 27. Dez. — 91 M. *Española* (1703m) ist der südl. Endpunkt des Denver & Rio Grande R. R. Am andern Ufer des Rio Grande liegt die alte mexikan. Stadt *Santa Cruz*, mit einer Kirche aus dem XVI. Jahrh. Ausflüge von hier nach dem (4 M.) *Pueblo San Juan*, dem *Pueblo Santa Clara* etc. — Von Española führt der Texas, Santa Fé & Northern Railroad nach (38 M.) *Santa Fé* (S. 379).]

Die Silvertonbahn verläßt nun das Thal von San Luis und steigt allmählich dem *Conejos* („Conehos“)-Gebirge entgegen, indem sie die Grenze von *Neu-Mexiko* (dem „Sonnenschein-Staat“) wiederholt überschreitet. Jenseit (305 M.) *Sublette* umzieht sie die *Phantom Curve*, von den bizarren Sandsteinbildungen längs der Bahn so benannt; l. unten das *Los Piños-Thal.* Die Bahn steigt nun in zahllosen Windungen, führt hinter (309 M.) *Toltec* durch einen Tunnel und tritt in die berühmte ***Tolteken-Schlucht**, 450m über der Thalsohle (bester Blick von der Brücke gleich jenseit des Tunnels: unmittelbar hinter derselben l. ein *Denkmal des Präsidenten Garfield*, † 1861). — Bei (329 M.) *Cumbres* (3080m) erreicht die Bahn die Paßhöhe der *Conejos* oder *San Juan Mts.* und senkt sich dann bergab. 343 M. *Chama* (2395m; Bahnrestaur., M. 75 c.). Von (365 M.) *Amargo* gehen Omnibus nach (28 M.) *Pagosa Springs* (2136m; Hotel), mit 48° R. heißen Quellen. 402 M. *Arboles* (1883m). Bei (424 M.) *Ignacio* eine Reservation der Ute-Indianer. — 450 M. **Durango** (1987m; *Strater Ho.*, *Columbian*, $ 3-4; *National*, $ 2-2½), aufblühende Stadt von 2726 Einw., am *Rio de las Animas*, ist das Handelscentrum von SW.-Colorado.

[Von Durango kann der Reisende event. den „Circle“ (s. oben) mittels des *Rio Grande Southern R. R.* fortsetzen, der bei *Ridgway* (S. 386) wieder in die Hauptbahn einmündet. Diese Bahn führt an *Fort Lewis* vorbei, überschreitet die Animas-Wasserscheide bei (21 M.) *Cima* (2618m) und senkt sich in das *Mancos-Thal* nach (40 M.) *Mancos.* Von hier aus führt ein

Fußweg nach den (20 M.) berühmten **Felsenwohnungen des Mancos Cañon**, die zu den bedeutendsten Überresten der geheimnisvollen Felsenbewohner gehören (vergl. S. 230) und von jedem, der sich für die einheimischen Rassen Amerika's interessiert, besucht werden sollten (Führer und Pferde durch Vermittlung des Bahnagenten in Mancos). — Bei (47 M.) *Millwood* (2328m) kreuzt die Bahn die *Chicken Creek Divide* und senkt sich dann durch den *Lost Cañon* nach (60 M.) *Dolores* (2120m; Hotel). Von da wieder hinan durch das *Dolores Valley* und den engen *Dolores Cañon* nach (96 M.) **Rico** (2662m; *Enterprise Hotel*, $ 2-3), Bergstadt mit 1134 E. inmitten der *San Miguel Mts.* Von Rico steigt die Bahn (11%) zum (110 M.) **Lizard Head Pass** (3128m) und senkt sich auf der andern Seite der San Miguel Mts. steil hinab, am (113 M.) *Trout Lake* (2937m; Hotel) vorbei und über den (117 M.) *Ophir Loop* (2807m), mittels zahlreicher Windungen, eiserner Brücken und Felseinschnitte. Von (124 M.) *Vance Junction* (2473m) führt eine Zweigbahn an der großen *Keystone Placer Mine* vorbei nach (8 M.) **Telluride** (2670m; *American Hotel*, $ 4), einer schön gelegenen Bergstadt mit c. 4000 Einw. — Jenseit (146 M.) *Placerville* (2223m; Hotel) überschreitet die Bahn die *Horse-Fly Range*, einen Ausläufer der *Uncompaghre Mts.*, auf der (149 M.) *Dallas Divide* (2740m) und steigt dann in das fruchtbare, von Schneegipfeln umgebene **Dallas* oder *Pleasant Valley* hinab. — 154 M. *High Bridge* (2334m). — 192 M. *Ridgway*, s. unten.]

Von Durango an folgt die Silber- oder „Rainbow" Route in nördl. Richtung dem *Rio de las Animas.* Jenseit (459 M.) *Trimble Hot Springs* (2025m; Hotel) verengt sich das Thal. Bei (468 M.) *Rockwood* (2245m) erreicht man den schönen **Animas Cañon*, dessen Wände auf der einen Seite der Bahn 150m hoch aufsteigen und auf der andern 390m tief abstürzen. Beim Austritt aus dem Cañon r. die seltsamen *Needle Mts.* Die Bahn durchschneidet den hübschen kleinen *Elk Park;* l. erhebt sich *Garfield Peak* (3698m). — 495 M. **Silverton** (2810m; *Grand Hotel*, $ 3), kleine Bergstadt von 1214 Einw., der Endpunkt dieser Zweiglinie des Denver & Rio Grande R. R., liegt herrlich im *Baker Park*, nahe am Fuß des *Sultan Mt.* (4115m), eines der imposantesten Gipfel der San Juan Mts.

Weiter auf dem *Silverton Railway*, einer durch die Kühnheit ihrer Anlage einzig dastehenden Bahn, die über den *Red Mt.* (4064m) nach dem (20 M.) Bergstädtchen *Ironton* hinansteigt. Die Bahn windet sich in zahllosen Kurven bergan und erreicht schließlich eine Höhe von 3420m (610m über Silverton). Die Landschaft ist ungemein großartig, die Aussicht von oben prachtvoll. Der Abstieg ist kaum weniger steil als der Anstieg. Zahlreiche Erzgruben.

In Ironton verläßt man die Bahn und fährt mit Stage nach (8 M., in 3 St.) *Ouray.* Die Straße ist gut, die Landschaft herrlich. L. erhebt sich *Mt. Abrahams* (3840m). Man kommt an den 75m h. *Bear Creek Falls* und dem **Uncompaghre Cañon* vorbei. In Ouray erreicht man wieder den Denver & Rio Grande Railroad.

Ouray (2353m; *Beaumont Hotel*, $ 3-4; *Dixon Ho.*, $ 2½-3), malerische Bergstadt mit 2534 Einw., wird wegen seiner großartigen Umgebung und seiner heißen Quellen viel besucht. Im S. erheben sich *Mt. Hardin* und *Mt. Hayden;* im NW. *Uncompaghre Peak* (4395m). — Die Entfernung von Ouray nach *Montrose* (S. 388) beträgt 35 M. Die Bahn führt am Zusammenfluß des *Uncompaghre* und *Dallas* vorbei nach (10 M.) *Ridgway* (2133m; Mentone, $ 2-4; s. oben); weiter an der alten Agentur (22 M.) *Los Piños* und dem (26 M.) *Fort Crawford* vorüber. Von Montrose nach *Salida* und *Denver* und nach *Salt Lake City* s. S. 388.

Die Bahn zweigt von der nach Trinidad (S. 378) r. ab und führt in w. Richtung am l. Ufer des *Arkansas* hinan. R. schöner Blick auf den über die niedrigeren Berge emporragenden Pike's Peak (S. 384). — 153 M. *Florence*, eine Ansammlung von Petroleumteichen und Krahnen. — 161 M. **Cañon City** (1630m; *McClure*, *St. Cloud*, $ 2-3; *Hot Springs Hotel*, 2 M. westl., $ 2-3), kleiner Badeort (2825 Einw.), wegen seiner heißen Quellen besucht, die 2 M. w. an der Mündung

der Royal Gorge entspringen. — Die Bahn führt zwischen dem Hot Springs Hotel (l.) und dem *Staats-Zuchthaus* (r.) hindurch und tritt in den ***Großen Cañon des Arkansas**, einen großartigen 8 M. langen Engpaß, dessen Granitfelsen für die Bahn und den tosenden Strom kaum Raum lassen. An der engsten Stelle, der *Royal Gorge*, wo der Zug ein paar Min. hält, steigen die Felsen fast 800m hoch empor; die Bahn führt hier über eine Brücke, deren Tragzapfen in die glatten Wände des Cañon eingelassen sind.

Nach dem Austritt aus der Schlucht folgt die Bahn immer noch dem schäumenden Arkansas, an phantastischen Felsen und Klippen vorbei. Weiterhin öffnet sich nach vorn der Blick auf die schöne schneebedeckte *Sangre de Cristo Range* (S. 388); l. die *Broadside Mts.* Vor Salida tauchen n.w. die drei „Collegiate Peaks“, *Mts. Harvard*, *Yale* und *Princeton* auf (s. S. 376).

217 M. **Salida** (2148m; *St. Clair*, in der Stadt, auf der andern Seite des Flusses, $ 2½-3; *Monte Cristo*, am Bahnhof, nicht besonders, $ 3), schöngelegnes Städtchen (2586 Einw.) mit großartiger Gebirgsaussicht (im S. die niedrigern N.-Gipfel der Sangre de Cristo Kette; im SW. Mts. Ouray und Shavano; im NW. die Collegiate Peaks). Beste Aussicht von der kl. Anhöhe oberhalb des Bahnhofs (½ St., steiler Pfad).

Von Salida kann man die Reise auf zwei verschiedenen Linien des Denver & Rio Grande R. R. fortsetzen, die sich bei *Grand Junction* (S. 389) wieder vereinigen. Die schmalspurige Bahn (l.) führt über den *Marshall Pass* (S. 388), einen der höchsten Pässe über den Hauptrücken des Felsengebirges, während die normalspurige Bahn, mit durchgehenden Wagen (S. 381), über *Leadville* führt. Letztere Route fällt vielfach mit dem Colorado Midland Railway (S. 389) zusammen und folgt daher hier in kleinerer Schrift.

Von Salida nach Grand Junction über Leadville, 239 M., Eisenbahn in 9-10 St. — Die Bahn wendet sich nach N.; l. *Mt. Shavano* (4340m). 7 M. *Brown's Cañon;* 17 M. *Nathrop* (2345m); 25 M. *Buena Vista* (S. 376). L. die *Collegiate Peaks* (S. 376). — 42 M. *Granite* (2725m; vgl. S. 376) ist der beste Ausgangspunkt für die *Twin Lakes* (S. 376), einen der schönsten Punkte des *South Park.* — Von (56 M.) *Malta* (2920m) führt eine Zweigbahn nach (4 M.) *Leadville* (S. 390). — 58 M. *Leadville Junction.* — Bei (67 M.) *Tennessee Pass* (3181m) kreuzt die Bahn die kontinentale Wasserscheide und beginnt den Abstieg zum Großen Ocean. L. *Mt. Massive* (4350m). Kurz vor (76 M.) *Pando* öffnet sich l. ein guter Blick auf den *Mountain of the Holy Cross* (S. 375). Etwas weiter durch den kurzen aber schönen *Red Cliff Cañon.* 83 M. *Red Cliff.* — 5 M. weiter der *Eagle River Cañon*, wo man die Grubenöffnungen und Hütten der Bergarbeiter in schwindelnder Höhe (600m) an den Felswänden erblickt. Bei (91 M.) *Minturn* ein Felsen, der nach seiner Gestalt die *Lioness* heißt. Jenseit (133 M.) *Dotsero*, an der Vereinigung des *Eagle* und *Grand River*, tritt die Bahn in den schönen 16 M. langen **Cañon des Grand River*, dessen Felsmauern 600-750m h. aufsteigen. Drei Tunnels, der letzte 400m lang. — 150 M. *Glenwood Springs* (1585m), s. S. 390. Zweigbahn nach (11 M.) *Aspen* (S. 390). Im SO. steigt *Mt. Sopris* (3952m) auf. — Weiter stets am l. Ufer des Grand River. 162 M. *Newcastle* und von da bis (239 M.) *Grand Junction*, s. S. 389.

Die Schmalspurbahn nimmt von Salida ihre Richtung anfangs nach SW. — 222 M. *Poncha* (2280m; Hot Springs Hotel, $ 2½-3),

mit heißen Quellen (26-68° R.), ist Knotenpunkt einer Zweigbahn nach (11 M.) *Monarch.* — Von (228 M.) *Mears Junction* (270m) führt eine Bahn südl. nach (75 M.) *Alamosa* (S. 385).

Diese Bahn durchzieht malerische Landschaften und bietet schöne Blicke (l.) auf die **Sangre de Cristo Range**, mit den *Three Tetons*, dem *Music Peak* (4053m) und der *Sierra Blanca* (S. 385).

Die Bahn windet sich scharf ansteigend in einer Folge kühner Kurven bergan, mit schönen Ausblicken auf die ringsum aufragenden Bergriesen. Die Aussicht von der Höhe des ***Marshall-Passes** (3300m), durch eine lange Schneegalerie zum Teil verdeckt, umfaßt den r. unweit der Bahn aufsteigenden *Mt. Ouray* (4390m) und die Sangre de Cristo-Kette im SO. Schnee liegt hier das ganze Jahr hindurch.

Die erste Strecke des Abstiegs ist äußerst steil; die Bahn beschreibt zahlreiche scharfe Kurven (Aufenthalt auf der Plattform nicht gestattet). Die Aussicht wird durch eine fast ununterbrochene Reihe von Schneedächern beeinträchtigt. — 259 M. *Sargent* (2584m). Weiter über ödes Heideland. Jenseit (279 M.) *Parlin* (2423m) wiederholt über den vielgewundenen *Tomichi.* — 290 M. **Gunnison** (2340m; *La Veta Hotel*, mit Bahnrestaur., $ 3-4, M. 75 c.), Städtchen von 1105 Einw., ist Stapelplatz für einen reichen Bergwerksbezirk.

Zweigbahn nach (28 M.) **Crested Butte** (2706m; *Elk Mountain Ho.*, $ 2½-3), Städtchen in kohlen-, silber- und goldreicher Umgebung. Über der Stadt erhebt sich der Berg, nach dem sie benannt ist. Unweit w. steigen die schöngeformten wildreichen **Elk Mts.** aus der Ebene auf.

Weiter erst auf dem r., dann auf dem l. Ufer des *Gunnison River.* — Von (310 M.) *Sapinero* (2208m) führt eine Zweigbahn durch den **Lake Fork Cañon* nach (35 M.) *Lake City*, unweit des schönen *Lake San Cristobal.* — Ein Aussichtswagen wird an den Zug angehängt für die Fahrt durch den 15 M. langen ***Black Cañon** oder die *Große Schlucht des Gunnison*, die in mehrfacher Hinsicht die Royal Gorge noch übertrifft. Besonders schön sind die *Chippeta Falls* (r.) und die **Currecanti Needle*, eine hohe Felszinne mit Fahnenstange ungefähr in der Mitte des Cañon. Der Fluß, den man wiederholt überschreitet, bildet bald schäumende Stromschnellen, bald fließt er ruhigen Laufs dahin. Nahe dem Ende des Cañon verläßt die Bahn den Gunnison und tritt in den wildromantischen Cañon des ihm zufließenden **Cimarron.* Von (331 M.) *Cimarron* (2100m; Bahnrestaur.) steil hinan nach (336 M.) *Cerro Summit* (2427m), dann fast ebenso steil hinab zum untern Gunnison. Die Landschaft ist öde und einförmig. — 343 M. *Cedar Creek* (2057m). — 353 M. *Montrose* (1764m; Belvedere Hotel) ist Knotenpunkt der Bahn nach Ouray (S. 386). Im SW. erscheinen die *Uncompaghre Mts.*, im *Uncompaghre Peak* (4395m) gipfelnd. Jenseit (375 M.) *Delta* (1517m) durchzieht die Bahn den Cañon des untern Gunnison, mit merkwürdigen glatt abgeschliffnen Sandsteinfelsen. Unterhalb (399 M.) *Bridgeport* durch einen 660m l. Tunnel; dann vor Grand Junction

unmittelbar oberhalb der Einmündung des Gunnison über den *Grand River.*

425 M. **Grand Junction** (1395m; *Brunswick Hotel*, $ 3; *Bahnrestaur.*), Knotenpunkt der Denver und Colorado Midland Bahnen (S. 391). Die Bahn folgt dem l. Ufer des *Grand River* (r. die phantastischen *Little Book Cliffs*) und durchzieht die kahle *Colorado-Wüste.* Bei (460 M.) *Utah Line* tritt sie in das Territorium *Utah* (S. 391), das *„Deseret“* der Mormonen. L. in der Ferne die *La Sal* und *San Rafael Mts.;* r. die *Roan* oder *Book Mts.* (2100-2700m), mit ihren vielfarbigen Felsen. — 480 M. *Cisco.* — Bei (531 M.) *Green River* (1240 m; Bahnrestaur.) überschreitet die Bahn den gleichnam. Fluß und steigt dann langsam gegen die Wahsatch-Kette hinan. — Bei (570 M.) *Lower Crossing* (1410m) über den S.-Arm des *Price River.* 611 M. *Price* (1704m).

Bei (624 M.) *Castle Gate* (1879m) tritt die Bahn in den ***Castle** oder **Price River Cañon**, vor dessen Eingang zwei 140-150m h. aufragende Sandsteinfelsen für Fluß und Bahn kaum Raum lassen. 637 M. *Pleasant Valley Junction* (2190m). Bei (644 M.) *Soldier Summit* (2275m) hat man die Paßhöhe des **Wahsatch-Gebirges** erreicht. Steil hinab nach (651 M.) *Clear Creek* (1903m) und (669 M.) *Thistle* (1535m); dann durch den hübschen kleinen *Spanish Fork Cañon* hinaus in das schöne *Utah-Thal* (S. 391). Im S. erhebt sich *Mt. Nebo* (3657m). Bei (684 M.) *Springville* (1390m) erscheint l. der *Utah Lake*, überragt von den *Oquirrh Mts.* — 689 M. *Provo* (1280m), blühendes Mormonenstädtchen mit 5159 Einw., am *Provo River* kurz oberhalb seiner Mündung in den Utah-See. — 706 M. *Lehi* (1385m). L. fließt der *Jordan*, der den Utah-See mit dem Großen Salzsee (S. 393) verbindet. — 724 M. *Bingham Junction* (1334m). Vor Salt Lake City erblickt man r. das Tabernakel und den Tempel der Mormonen.

735 M. **Salt Lake City** (1290m), s. S. 391.

Weiter in n. Richtung unweit des *Great Salt Lake* entlang; r. das Wahsatch-Gebirge. Im See das große gebirgige *Antelope Island*, weiterhin *Fremont Island.* 752 M. *Lake Park* (Park), angenehmer Badeort am Gr. Salzsee, mit guten Badeeinrichtungen (vgl. S. 394). — 764 M. *Hooper* (1337m).

771 M. *Ogden* (1320m), s. S. 362.

b. Colorado Midland Railway.

712 M. Eisenbahn in 23-30 St. (Fahrpreis $ 25; Schlafwagen $ 5). Durchgehende Wagen bis San Francisco. Auch diese Bahn („Pike's Peak Route“) führt vielfach durch schöne Landschaften.

Von Denver bis (75 M.) *Colorado Springs* benutzt die Bahn das Geleise des Atchison, Topeka & Santa Fé Railway (s. S. 382) und fällt auf dieser Strecke mit der oben (S. 387) beschriebenen Route fast genau zusammen. Weiter in w. Richtung. — 77 M. *Colorado City* (S. 383); 80 M. *Manitou* (S. 383); 81 M. *Manitou Iron Springs*

(1996m), der Ausgangspunkt des Pike's Peak Railway (S. 384). Dann bergan durch den schönen ***Ute Pass**, am Abhang von Pike's Peak (S. 384), so benannt weil früher die Ute-Indianer bei ihren Wanderungen von den Bergen hinab in die Ebene regelmäßig hier durchzogen. — 86 M. *Cascade Cañon* (2206m; Hotel, $ 3-4), Ausgangspunkt der Fahrstraße auf den Pike's Peak (S. 384); 87 M. *Ute Park* (2288m; Hotel, $ 3-4); 89 M. *Green Mountain Falls* (2357m; Hotel, $ 2½-3½). — 94 M. *Woodland Park* (2586m; Hotel), am obern Ende des Ute-Passes, mit schönem Blick auf Pike's Peak. Von (100 M.) *Manitou Park Station* (2580m) fährt eine vierspännige Coach nach (7 M.) **Manitou Park* (Hotel, $ 3-4). Beim Austritt aus dem Ute-Paß überschreitet die Bahn die (102 M.) *Hayden Divide* (2801m), einen Teil der kontinentalen Wasserscheide, und senkt sich über (111 M.) *Florissant* (2493m) in den schönen **Granite* oder *Eleven Mile Cañon*, durch den der *South Platte River* hinabstürzt. Man befindet sich nun im *South Park* (S. 376). — 126 M. *Howbert* (2596m); 132 M. *Spinney* (2627m); 143 M. *Hartsel Hot Springs* (2710m; Hotel, $ 1½), einer der besuchtesten Punkte im South Park. Die Bahn überschreitet den *Trout Creek Pass* (2848m) und senkt sich nach (176 M.) *Buena Vista* (S. 376), im Thal des *Arkansas*. 193 M. *Granite Gate* (2730m); 201 M. *Snowden* (2836m).

209 M. **Leadville** (3108m; *Hotel Kitchen*, $ 3-4; *Hutchinson Ho.*, $ 2½; *Bahnrestaur.*), eine der höchsten Städte der Erde, mit (1890) 10384 Einw., inmitten hoher Berge schön gelegen, ist wegen seiner reichen Gold- und Silbergruben weltberühmt und lohnt einen Aufenthalt für Alle die sich für Bergwerke und Bergarbeiter interessieren.

Leadville wurde 1859 unter dem Namen *California Gulch* gegründet. Die hiesigen Goldwäschereien waren jahrelang die ergiebigsten in Kalifornien. Im J. 1876 wurden die großen Chlorsilber-Lager entdeckt und die Bevölkerung wuchs zeitweilig auf 30000 Seelen. Der jährliche Silberertrag der Minen von Leadville beläuft sich auf $ 13000000.

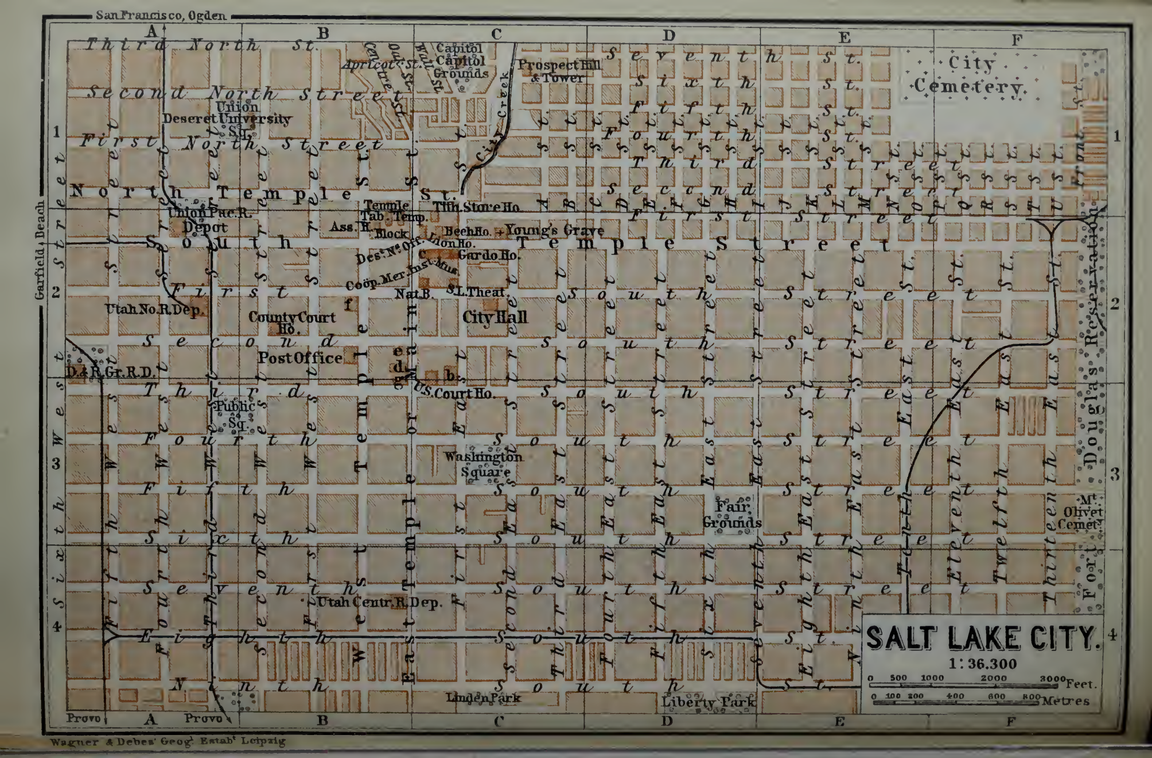
Lohnende Ausflüge nach den *Soda Springs* am *Mt. Massive*, 5 M. w., bis wohin ein schöner Boulevard führt, und nach den *Twin Lakes* (S. 376), 14 M. südl. — Von Leadville nach *Denver* etc. auf dem Denver & Rio Grande Railroad, s. S. 387.

Von Leadville steigt die Bahn steil hinan zum Rücken der *Saguache Mts.*, wo sie die kontinentale Wasserscheide mittels des (226 M.) **Hagerman Pass** und **Tunnel** (3513m) durchdringt, eines der höchsten Eisenbahn-Übergänge im Felsengebirge. Dann scharf bergab. 256 M. *Ruedi* (2308m); 263 M. *Peach Blow* (2133m). — Von (271 M.) *Aspen Junction* (2015m) führt eine Zweigbahn nach (19 M). *Aspen* (vgl. S. 387).

Aspen (2423m; *Jerome*, $ 2½-4; *Clarendon*, $ 2-2½), im Herzen des Felsengebirges schön gelegen, ist eine blühende Bergstadt mit 5108 Einw. Hauptsächlich werden hier Silber und Blei gewonnen, doch wird in der Nähe auch Gold gefunden. Der Jahreswert des hier erbeuteten Metalls beläuft sich auf $ 8000000.

Weiter am *Roaring Fork* hinab. — 295 M. **Glenwood Springs** (1758m; *The Colorado*, neu, $ 3-5; *Hotel Glenwood*, $ 3-4), an der





SALT LAKE CITY.
1: 36.300
0 500 1000 2000 3000 Feet.
0 100 200 400 600 800 Metres
San Francisco, Ogden
Garfield Beach
Provo
City Cemetery.
Capitol
Capitol Grounds
Prospect Hill & Tower
City Creek
Apricot St.
Centre St.
Oak St.
Wall St.
Union
Deseret University
Sq.
Union Pac. R. Depot
Temple
Tab. Temp.
Tith. Store Ho.
Ass. H.
Block
Beehive Ho.
Young's Grave
Des. Nᵒ Off.
Lion Ho.
Gardo Ho.
Coöp. Mer. Inst.
Mus.
Nat. B.
S.L. Theat.
City Hall
Utah No. R. Dep.
County Court Ho.
Post Office
D. & R. Gr. R. D.
U.S. Court Ho.
Public Sq.
Washington Square
Fair Grounds
Utah Centr. R. Dep.
Linden Park
Liberty Park
Mt. Olivet Cemet.
Fort Douglas Reservation
Third North St.
Second North Street
First North Street
North Temple St.
South Temple Street
First South Street
Second South Street
Third South Street
Fourth South Street
Fifth South Street
Sixth South Street
Seventh South Street
Eighth South Street
Ninth South Street
Main or East Temple Street
West Temple Street
First West Street
Second West Street
Third West Street
Fourth West Street
Fifth West Street
Sixth West Street
First East Street
Second East Street
Third East Street
Fourth East Street
Fifth East Street
Sixth East Street
Seventh East Street
Eighth East Street
Ninth East Street
Tenth East Street
Eleventh East Street
Twelfth East Street
Thirteenth East Street
Front St.
Wagner & Debes' Geogr. Estab. Leipzig

Mündung des Roaring Fork in den *Grand River*, hat neuerdings wegen seiner schönen Lage und seiner heißen Mineralquellen Ruf erlangt. Die auf beiden Seiten des Grand River entspringenden Quellen haben eine Temperatur von 39-48° R. und werden bei Rheumatismen, Gicht und andern Blut- und Hautkrankheiten gebraucht. Die Badeeinrichtungen sind vorzüglich; das große 195m lange und 33m br. Schwimmbassin hat eine Temperatur von 28°. Natürliche Schwitzbäder in den 32-34° warmen *Dunsthöhlen.*

307 M. *Newcastle;* 321 M. *Rifle;* 338 M. *Parachute;* 351 M. *De Beque.* Bei (384 M.) **Grand Junction** (S. 389) geht der Zug auf das Geleise des *Rio Grande Western Railway* über; von hier nach (694 M.) *Salt Lake City* und (730 M.) *Ogden* s. S. 389.

Salt Lake City. — **Hotels.** Knutsford (Pl. b: C 2, 3), Ecke von Third South und State Str., Z. von $ 1; Templeton (Pl. c: C 2), gegenüber der S.-Ecke von Temple Sq., $ 3-5; Walker House (Pl. d: B 2), Main Str., $ 2-3; Cullen (Pl. e; B 2), $ 3-4; Valley House, $ 1¼-1½.

Bahnhöfe. *Denver & Rio Grande* (Pl. A 2, 3), Ecke von 2nd South und 5th West Str.; *Union Pacific* (Pl. A 2), Ecke von S. Temple und 3rd West Str.; *Utah Central* (Pl. B 4), Ecke von Main und 7th South Str.

Tramways (elektrische) in den Hauptstraßen (5c.).

Post Office (Pl. B 2), Ecke von West Temple u. 7th South Str.

Straßen. Salt Lake City ist schachbrettartig angelegt und die Straßen sind so benannt und numeriert, daß man sich rasch orientiert. Den Mittelpunkt bildet Temple Square (Pl. B 1, 2); die ihn umgebenden Straßen heißen *North Temple*, *West Temple*, *South Temple* und *East Temple Street.* Die Straßen nördl. von North Temple Str. heißen 1st North Str., 2nd North u. s. w.; die Straßen westl. von West Temple 1st West, 2nd West etc.; ebenso bei South und East Temple Str. Jeder Häuserblock ist ⅛ M. (2½ Min.) lang. First East Str. wurde vor kurzem in State Str. umgetauft; East Temple Str. heißt auch Main Str., South Temple Str. Brigham Str., North Temple Str. Jordan Str. Im n.ö. Teil der Stadt sind die Straßen schmaler und verschieden benannt.

Salt Lake City (1290m), das *Zion* der *Heiligen des jüngsten Tages* („Latter Day Saints") oder *Mormonen* und die Hauptstadt des *Territoriums Utah*, liegt auf einer weiten Hochebene, umgeben von Bergen, die im N. und O. (Wahsatch-Gebirge) nahe herantreten, während sie im S. 20 M. und im SW. 15 M. weit entfernt sind. Die Stadt ist regelmäßig gebaut und macht mit ihren breiten baumbeschatteten Straßen und den in den bessern Wohnungsvierteln durchweg von Gärten umgebenen Häusern einen saubern und freundlichen Eindruck. Salt Lake City hatte 1890 44 843 Einw., darunter etwa zwei Drittel Mormonen und ein Drittel „Gentiles".

Salt Lake City wurde 1847 von den *Mormonen* unter *Brigham Young* (1801-77) gegründet, der 1846 von Nauvoo (Ill., s. S. 291) vertrieben worden war und eine lange und gefahrvolle Reise durch die von Indianern bewohnten Ebenen zurückgelegt hatte. Das Land war damals eine unfruchtbare und wenig versprechende Wüste, aber die unermüdlich fleißigen Mormonen gaben sich sofort ans Pflügen und Pflanzen und setzten das Bewässerungssystem ins Werk, das die Gegend zu einer der fruchtbarsten der Union gemacht hat. Das *Territorium Utah* wurde 1850 organisiert, mit Brigham Young als erstem Gouverneur. Scharen mormonischer Einwanderer trafen bald von Europa ein, und trotz häufiger Streitigkeiten mit der Regierung der Verein. Staaten, namentlich wegen der Vielweiberei, war das Wachstum und die Entwicklung der Stadt und des Terri-

toriums ein stetiges. Neuerdings hat die Zahl von „Gentiles“ (Nicht-Mormonen) sehr zugenommen und die socialen Verhältnisse sind dadurch in mancher Hinsicht anders und schwieriger geworden. Die Polygamie ist von den Gerichtshöfen der Verein. Staaten für ungesetzlich erklärt worden und existiert in anerkannter Form nicht mehr.

Der Stifter des MORMONENTUMS war *Joseph Smith* (geb. 1805 zu Sharon, S. 102), der im Anfang der zwanziger Jahre in Manchester (N. Y.) wohnte. Er behauptete, Gott sei ihm erschienen und habe ihn mit der Bildung einer neuen, alle bisherigen an Vollkommenheit übertreffenden Religionsgemeinschaft beauftragt; durch göttliche Offenbarung wurde ihm auch mitgeteilt, wo er, auf Metallplatten in altertümlicher Schrift eingegraben, die Geschichte der Urbevölkerung Amerikas finden würde (s. S. 149). Diese übersetzte er, gleichfalls mit göttlichem Beistand, in das Englische und gab sie 1830 unter dem Titel „The Book of Mormon“ („Das Buch Mormon“, deutsch, Hamburg 1852) heraus. In Wahrheit hatte er das Manuskript eines von einem presbyterianischen Prediger 1812 verfaßten, ungedruckt gebliebenen Romans benutzt, das 1824 durch Sidney Rigdon, einen seiner Anhänger, in die Hände des des Schreibens unkundigen Smith gelangte. Die neue „Church of Jesus Christ of Latter-Day Saints“ wurde am 6. April 1830 zu Fayette (N. Y.) von Smith mit sechs Mitgliedern gegründet und gewann bald zahlreiche Anhänger. Die Mormonen siedelten 1831 nach Independence, von dort vertrieben 1833 nach Far-West (Mo.), endlich 1841 nach Nauvoo (Ill.) über. Smith wurde wegen zahlreicher Vergehen ins Gefängnis geworfen und mit seinem Bruder Hiram von einer wütenden Volksmenge ermordet. Sein Nachfolger war *Brigham Young* (s. oben). Der jetzige Präsident der Mormonenkirche, die alle biblischen Ämter (Apostel, Propheten, den Rat der Siebzig, Hohepriester, Älteste, Bischöfe, Priester, Prediger und Lehrer) wiederhergestellt hat, ist *Wilford Woodruff*.

Fast im Mittelpunkt der Stadt liegt TEMPLE BLOCK (Pl. B 1, 2), der heilige Platz der Mormonen, auf den sich das Interesse der Besucher vorzugsweise konzentriert. Derselbe ist 4 ha groß, von einer hohen Adobé-Mauer umgeben, und umschließt das Tabernakel, den Tempel und die Assembly Hall. Eintritt von 8-12 und 1-4 Uhr durch das W.-Thor.

Das **Tabernakel** (Pl. B 2), 1864-67 erbaut, ist ein mächtiger Bau in ovaler oder elliptischer Form, 76m lang, 45m breit und 21m hoch. Das hölzerne, mit Eisenschindeln gedeckte Dach gleicht einer Schildkrötenschale oder einem umgekehrten Schiffsbauch und wird von 44 Sandsteinpfeilern getragen.

Das **Innere**, mit einer der größten ungestützten Bogenwölbungen der Welt, hat Sitzplätze für über 8000 und Raum für c. 12 000 Personen. Formlos wie es ist, imponiert es durch seine gewaltigen Verhältnisse und hat eine vorzügliche Akustik. Die Halle ist von einer Galerie umgeben, außer am W.-Ende, wo sich eine Plattform für Redner, mit Sitzen für den Chor u. a., und eine große und schöne Orgel befinden. Jeden Sonntag 2 U. Nm. findet im Tabernakel öffentlicher Gottesdienst statt; außerdem wird es zu Konzerten, Vorträgen und andern Zusammenkünften benutzt.

Ö. vom Tabernakel steht der neue ***Tempel** (Pl. B 2), ein großer und stattlicher Granitbau, 56m lang und 30m breit, 1853 begonnen und 1862 im Äußern vollendet. An beiden Enden erheben sich drei spitze Türme, deren höchster, in der Mitte der Ost- oder Haupt-Fassade, 64m hoch und und von einer 4m h. Kolossalfigur des Mormonenengels Moroni von *C. E. Dallin* gekrönt ist. Die Kosten des Tempels beliefen sich bis jetzt auf $ 4 000 000.

Das **Innere** ist reich dekoriert. Der Tempel dient für die Verrichtung geistlicher Handlungen, z. B. für Trauungen (für diese Welt, und

die nächste, oder nur für die Ewigkeit) und die Taufe der Verstorbenen, sowie zum Gebet, theolog. Vorlesungen, für Predigt, Unterricht, Priesterweihen etc.

Die **Assembly Hall** (Pl. B 2), s.w. vom Tabernakel, ein Granitbau mit Raum für 3000 Personen, ist für den Gottesdienst bestimmt. Das Innere ist mit Fresken geschmückt, die Ereignisse aus der Geschichte der Mormonen darstellen. — Das vielgenannte *Endowment House*, das an der NW.-Ecke des Tempelplatzes stand, ist abgetragen.

Vom Temple Square führt South Temple Street nach O. L. (n.) die *Deseret News Office* (Pl. C 2); dahinter das *Tithing Storehouse*, wo die Mormonen ihre Zehnten in Natura entrichten. Etwas weiter, gleichfalls l., das *Lion House* (Pl. C 2; über dem Eingang ein Löwe), eins der Häuser Brigham Young's, die *Office des Präsidenten der Mormonenkirche* und das *Beehive House* (Pl. C 2; von einem Bienenstock, dem Wahrzeichen von Utah, gekrönt), ein andres der Häuser Brigham Young's. Auf der andern Seite der Straße (r.) das *Templeton Hotel* (Pl. c; C 2); das große Warenhaus der *Zion's Co-operative Mercantile Institution*; das *Museum* (Pl. C 2), mit Erzeugnissen und Merkwürdigkeiten von Utah (Eintr. 25 c.); und das *Gardo House* (Pl. C 2), gegenüber dem Beehive House. Etwas weiter n.ö. das *Grab Brigham Young's* (Pl. C 2), von einem kunstvollen Eisengitter umgeben.

10 Min. n. von hier erhebt sich **Prospect Hill* (Pl. C 1), mit einem Turm (Eintr. 15 c.), der einen trefflichen Überblick über die Stadt, ihre Umgebungen und den Salzsee gewährt. Ö. erblickt man Fort Douglas (s. unten). — Umfassender ist die Aussicht vom *Ensign Peak* (1540m), etwas weiter n. (Fahrstraße bis fast zum Gipfel). N. der hübsche *City Creek Cañon*.

Die übrigen Stadtteile bedürfen keiner eingehenden Beschreibung. An der Ecke von State und 1st South Str. das große *Salt Lake Theatre* (Pl. C 2). In 1st South Str. nahe bei State Str. die alte *City Hall* (Pl. C 2). Ein großartiges neues *City and County Building* wird gegenwärtig in Washington Str., an der Ecke von State und 4th South Str. (Pl. C 3) erbaut. Ein neues *Capitol*, in den *Capitol Grounds* (Pl. C 1) beim Prospect Hill (s. oben), ist projektiert. Unter den Bildungsanstalten ist *Deseret University* (Pl. A B 1) an der Ecke von 2nd North und 2nd West Str. zu erwähnen (3-400 Studenten). In 5th South und 6th East Str. das *Territorial Exposition Building* (Pl. D 3).

Auf einem Plateau 3 M. ö. von Salt Lake City liegt **Fort Douglas**, ein Militärposten der Verein. Staaten, mit dem Utah Central Railway oder elektr. Trambahn zu erreichen (Fahrpreis 10 c.). Vom Fort schöne Aussicht; jeden Nachm. Parade und Militärmusik.

***Great Salt Lake**, dessen SO.-Ende von Salt Lake City 12 M. entfernt ist, ist 80 M. lang und 30 M. breit. Mehrere Flüsse münden in den See, doch hat er keinen Ausfluß und der Wasserüberschuß verliert sich durch Verdunstung. Das Wasser enthält c. 22% reines Salz (Ocean 3½, Totes Meer 24%) und trägt außerordentlich leicht. Ein Bad ist sehr erfrischend, doch hüte man sich etwas von dem Salzwasser in den Mund oder die Augen zu bekommen. Der See hat mehrere Inseln, deren größte *Antelope* und *Stansbury Island* sind, und ist stellenweise sehr seicht. Die Farbentöne des Wassers sind manchmal prachtvoll. Zum Besuch des Sees

benutzt man am besten den *Union Pacific R. R.* (s. S. 389; Retourbillet 50 c.) bis (18 M.) **Garfield Beach** *(Hotel)*, mit trefflichen Badeeinrichtungen. Ein kleines Dampfboot fährt von hier zuweilen nach *Lake Park* (S. 389). Eine Eisenbahn von Salt Lake City nach *Saltair*, dem nächsten Badeort am See, direkt w. von der Stadt, ist im Bau.

Die *Warm Sulphur Springs*, gleich n. von der Stadt, und *Beck's Hot Springs*, 2 M. weiter, werden wegen ihrer heilkräftigen Wirkungen besucht.

Lohnende Ausflüge im *Wahsatch-Gebirge* nach dem *Big Cottonwood Cañon* (eintägige Wagenpartie von der Stadt aus); dem *Little Cottonwood Cañon;* dem *City Creek Cañon* (S. 393), dicht bei der Stadt; dem *Weber Cañon*, im N.; und dem *American Fork* und *Provo Cañon*, im Utah Valley, im S.

90. San Francisco.

Ankunft. Die mit *Eisenbahn* von N., O. und S. her ankommenden Reisenden steigen in *Oakland* (S. 366) aus und erreichen San Francisco an der *Ferry Landing* (Pl. G 2) am untern Ende von Market Str., wo Cabs (50 c.), Hotel-Omnibus (50 c.) und Kabel-, elektr. u. Pferde-Cars (5 c.) bereitstehen. Der Landeplatz der *Dampfboote* ist ganz in der Nähe. — Der einzige *Bahnhof* in der Stadt ist der des *Southern Pacific Railroad* (Pl. G 5), an der Ecke von 3rd und Townsend Str., für Menlo Park, Santa Clara, Santa Cruz, San Jose, Tres Piños, Monterey, Paso Robles etc. (vgl. S. 401).

Hotels. Palace (Pl. a: F 3), an der Ecke von Market und Montgomery Str., großes Haus (1200 Betten) mit Lichthof, Vorderzimmer mit Board (Verpflegung) von $5, Hofzimmer (wenig angenehm) mit Board von $3½, Z. ohne Board $3 bez. $1½; *California (Pl. b; F 3), Bush Str., Z. von $1; Baldwin (Pl. c: F 4), Ecke von Market und Powell Str., $2½-5; Grand (Pl. d: F 3), gegenüber dem Palace Hotel, $3-5, Z. $1-3; Lick House (Pl. e: F 3), Ecke von Montgomery und Sutter Str.; Occidental (Pl. f: F 3), Ecke von Montgomery und Bush Str., $3-5; Bella Vista (Pl. g: E 3), 1001 Pine Str.; Richelieu, Van Ness Ave., zwischen O'Farrell u. Geary Str., $3-5; Golden West, Ellis Str., Z. von $1; Beresford (Pl. h: F 3), Ecke von Bush und Stockton Str., $2½-4; Russ House (Pl. i: F 3), gegenüber, $1½-2½; Pleasanton (Pl. j: E 3), Ecke von Sutter und Jones Str., $3-5; *Elmer House, 314 Bush Str., angenehmes kleines Haus.

Restaurants. Im California, Palace und andern Hotels (s. oben); Tortoni, 107 O'Farrell Str.; *Marchand, 115 Grant Ave.; Maison Dorée, Kearny Str.; Maison Riche, 104 Grant Ave. und 44 Geary Str.; Poodle Dog Rotisserie, Ecke Grant Ave. und Bush Str.; *Viticultural Society, 317 Pine Str. (vorzügliche kalifornische Weine); Wilson, Post Str. (nicht teuer). — *Chinesische Restaurants* s. S. 398.

Tramways. Ein vorzügliches System von *Cable Cars* (Drahtseilbahnen; Fahrpreis 5 c.) überzieht alle bedeutenderen Straßen und gleicht die oft bedeutenden Steigungen aus. Korrespondenzbillette werden ausgegeben, mittels deren man fast von jedem Punkte der Stadt nach einem beliebigen andern zum einfachen Fahrpreise gelangt. Interessant der Besuch eines der Maschinenhäuser für die Seilbahnen („Cable Power-houses"), z. B. an der Ecke von Sutter und Polk Str., oder der Ecke von Mason und Washington Str. — *„Dummy" Steam Cars* (Dampftrambahn) nach dem *Cliff House* (s. S. 399). — **Cabs.** Einspänner (1-2 Pers.) für 1 M. $1, Zweispänner (Hacks) $1½; die Stunde $1½, $2; jede weitere St. $1, $1½. Schweres Gepäck befördern die Transfer Companies. — **Dampffähren** *(Ferries)* vom untern Ende von Market Str. nach *Oakland*, *Alameda*, *Saucelito*, *San Rafael*, *San Quentin*, *Tiburon* etc. (vgl. S. 399).

Vergnügungsorte. *Baldwin Theatre* (Pl. F 4), 936 Market Str.; *California Theatre* (Pl. F 3), 414 Bush Str. (sehr geschmackvoll dekoriert); *Grand Opera House* (Pl. F 3, 4), Mission Str., bei 3rd Str.; *Bush Street Theatre* (Pl. F 3; Variété-Theater), zwischen Montgomery und Kearny Str.; *Stockwell's Theatre*, Eddy Str.; *Alcazar* (Pl. F 3), 114 O'Farrell Str.; *Tivoli Opera House* (Pl. F 4), Eddy Str., bei Powell Str. (billige aber ganz gute Opernvorstellungen; Biertrinken und Rauchen gestattet); *Chinesische Theater*, s. S. 398.

— *Panorama* an der Ecke von Market und 10th Str. (Pl. E 5). — *Rennbahn* (Pl. A 5) beim Golden Gate Park (Rennen im Frühling, Sommer und Herbst); *Olympic Club Grounds* (Pl. B 6), für Fußball etc. — *Woodward's Garden* (Pl. D E 6), Mission Str., zwischen 13th und 15th Str. (Biergarten, mit Konzerten, kl. zoolog. Garten etc.; Eintr. 25 c.). — *San Francisco Art Association*, 430 Pine Str. (Gemälde-Ausstellung).

Clubs. *Pacific Union* (Pl. F 3), Ecke von Union Sq. und Stockton Str.; *Bohemian* (Pl. F 3), Ecke von Mason und Sutter Str. (Schriftsteller, Schauspieler etc.); *Cosmos*, 317 Powell Str.; *Olympic*, Post Str., nahe bei Mason Str.; *University*, Sutter Str.; *Press*, 430 Pine Str.; *Deutscher Verein*, Pioneer Building (S. 397); *San Francisco Verein* (deutsch), 219 Sutter Str.; *California Athletic*, 156 New Montgomery Str., u. a.

Post Office (Pl. F G 2), Ecke von Washington und Battery Str. (8-8 U. geöffnet, So. 9-10 Vm. u. 2-3 Nm.); Haupt-Filiale (Station D) am untern Ende von Market Str.

Deutscher Konsul, Hr. *A. Rosenthal*, 318 Sacramento Str.

San Francisco (abgekürzt „Frisco"), die größte Stadt von Kalifornien, mit (1890) 298 997 Einw., liegt herrlich am N.-Ende einer 30 M. langen Halbinsel, die den Großen Ocean von der *San Francisco Bay* (s. S. 399) scheidet. Die Stadt nimmt bis jetzt hauptsächlich das Ufer der Bucht und die von ihr aufsteigenden Hügel ein, dehnt sich aber allmählich über die 6 M. breite Halbinsel zum Ocean aus. An der N.-Seite wird sie vom **Golden Gate*, der schmalen Einfahrt (1 M. breit) in die Bucht von San Francisco, begrenzt. Die Stadt ist im ganzen gut und massiv gebaut, enthält aber im Verhältnis zu ihrem Umfang nur wenige größere oder architektonisch hervorragende öffentliche Bauten.

Die *Mission San Francisco* (S. 397) wurde von den Mexikanern 1776 angelegt, aber die heutige Stadt entstand aus dem Dorfe *Yerba Buena* („gutes Kraut", d. h. Krausemünze), das 1835 3 M. n. von der Mission gegründet wurde. Im J. 1846 kam sie in amerikanischen Besitz und wurde das Jahr darauf in *San Francisco* umgetauft. Im J. 1848, dem Jahre der Entdeckung des Goldes in Kalifornien, hatte sie erst 500 Einw., 1850 aber bereits 25 000, und jedes folgende Jahrzehnt war das Wachstum ein außerordentliches (1860 56 082, 1870 149 473, und 1880 233 956 Einw.). San Francisco erhielt 1850 Stadtrecht, doch führte die elende städtische Verwaltung 1856 zur Bildung eines Vigilanz-Comités, das auf eigne Faust Ordnung schaffte und eine gründliche Reform durchführte. Um das Terrain, auf dem San Francisco liegt, für eine so große Stadt tauglich zu machen, war eine ungeheure Arbeit erforderlich: Hügelrücken und Vorsprünge mußten abgetragen, Thäler ausgefüllt und die Schlammflächen an der Bucht zum Festlande herangezogen werden. Doch ist die Stadt immer noch sehr hügelig, und der Fremde wird mit Erstaunen die Kabelwagen an den steilen Abhängen wie Fliegen an einer Fensterscheibe hinanklettern sehen.

Das **Klima** von San Francisco (37° 47' N. Breite) ist wunderbar gleichmäßig. Die durchschnittliche Jahrestemperatur ist c. 11,5° R.; der September ist im ganzen am wärmsten (13°), der Januar am kältesten (8°); im Hochsommer steigt die Wärme an einzelnen Tagen bis 25° R. Warme Überkleider sind ratsam, besonders Nachm., wo in der Regel vom Meere her ein starker Wind weht. Das Sommerklima gilt wegen des Windes und Staubes für Brustkranke nicht als besonders zuträglich; dagegen werden sich Gesunde das ganze Jahr hindurch in San Francisco wohlfühlen. Die jährliche Regenmenge beträgt c. 0,63m.

Der **Handel** von San Francisco ist bedeutend; der Jahreswert der Ein- und Ausfuhr beläuft sich auf 150 Millionen Dollars. Zu den Haupt-Ausfuhrartikeln gehören Gold und Silber, Wein, Obst, Wolle und Getreide; zu den Importartikeln Kohlen, Holz, Reis, Zucker, Thee und Kaffee. Die **Fabriken** produzieren Eisen-, Seiden- und Wollwaren, Mehl, konservierte

Früchte und Gemüse, Leder, Liköre, Wagen, Silbersachen, Zucker, Glas, Messing, Maschinen, Cigarren, Tauwerk etc. zu einem Gesamtwert (1890) von $ 134000000.

Die Bevölkerung ist sehr gemischt; alle europäischen Nationalitäten sind vertreten, neben Mexikanern, Chinesen (c. 25000, s. S. 397), Japanesen, Afrikanern und andern nicht-europäischen Völkern.

Market Street (Pl. G-C 2-7), die Hauptverkehrsader der Stadt, erstreckt sich von der *Ferry Landing* (Pl. G 2) bis unweit der beiden *Twin Peaks* (280m), etwa $3^1/_2$ M. weit. Man beginnt die Besichtigung der Stadt am besten mit der Besteigung des Turms des **Chronicle Building** (Pl. F 3), in Market Str., dem Palace Hotel schräg gegenüber, der einen guten Blick aus der Vogelperspektive über die Stadt gewährt. Man vervollständigt das Bild, wenn man durch Kearny Street (Pl. F 1-3), mit vielen der besten Läden, zum ***Telegraph Hill** (Pl. F 1; 90m) hinansteigt, mit trefflichem Blick auf das Goldene Thor, die Wasserfront der Stadt, San Francisco Bay, Mt. Tamalpais (n.w.), Mt. Diablo (n.n.ö.) etc.

Market Str. führt vom Chronicle Building (s. oben) w. zwischen *Baldwin's Theatre* (Pl. F 4; r.) und der *Academiy of Sciences* (Pl. F 4; l.) hindurch, letztere mit einer schönen innern Treppe von grauem kalifornischen Marmor. Etwas weiter, bei 8th Str., führen einige Stufen r. hinan zu der neuen **City Hall** (Pl. E 4, 5), im *Yerba Buena Park*, einem großartigen und originellen Gebäude, mit einem Aufwand von über $ 4000000 errichtet und noch unvollendet. In der Nähe die große *St. Ignatiuskirche* mit dem *Jesuitenkolleg* (Pl. E 5) und der dem „Mechanics' Institute" gehörige *Mechanics' Pavilion* (Pl. E 5), mit Bibliothek von 50000 Bänden.

Die **U. S. Branch Mint** (Münze, Pl. F 4), in Fifth Str., an der Ecke von Mission Str., enthält sehenswerte Maschinen zur Verarbeitung des Metalls und eine Sammlung von Münzen etc. (8-12 zugänglich). Im J. 1891 wurden hier Münzen im Betrage von $ 32115000, von 1854 bis 1891 solche im Betrage von $ 951000000 geprägt.

Im Geschäftsviertel liegen ferner die *Post Office* (Pl. FG 2), an der Ecke von Battery und Washington Str.; die *Stock Exchange* (Pl. F 3), 327 Pine Str.; die *Merchants' Exchange* (Pl. F 3) und die *Bank of California* (Pl. F 3), California Str.; die *First National Bank* (Pl. F 3), Ecke von Bush und Sansome Str.; das *Crocker Building* (Pl. F 3); das großartige neue *Mills Building* und die *Odd Fellows Hall* (Pl. E 4), Ecke Market und 7th Str. — Der **California Market* (Pl. F 3), zwischen California und Pine Str., verdient wegen der hier aufgestapelten Massen des schönsten Obstes und Gemüses einen Besuch (am besten früh Morgens). — Die *Mercantile Library* (Pl. E 4), an der Ecke der Van Ness und Golden Gate Avenues, enthält in schön eingerichteten Räumen eine treffliche Bibliothek von 70000 Bänden. — Das *California State Mining Bureau*, im Gebäude der *Society of Californian Pioneers* (Pl. F 4), 24 Fourth Str., besitzt eine Sammlung kalifornischer Mineralien und Merkwürdigkeiten

(10-5 U. zugänglich). Die *California Academy of Science* (Pl. F 4; Market Str., bei Fourth Str.), die *California Historical Society* und die *Geographical Society of the Pacific* (im gleichen Gebäude) bieten manches Interessante. Der Geschichtsfreund möge auch einige der alten spanischen Urkunden in der *Surveyor General's Office* (610 Commercial Str.) besichtigen.

Einen Besuch verdient die alte **Mission Dolores** (Pl. D 7; s. S. 395) an der Ecke von Dolores und 16th Str. (Valencia Street Cable Cars führen in der Nähe vorbei). Neben der alten, 1778 aus Adobe erbauten Kirche ein vernachlässigter, mit Unkraut überwachsener kleiner Friedhof. Die neue Kirche bietet kein besonderes Interesse.

Unter den Bildungsanstalten von San Francisco sind das *Cooper Medical College* (Ecke von Sacramento und Webster Str.; Pl. F 1), das *Medical Department of the University of California* (Stockton Str.; vgl. S. 365), die *Cogswell Technical School* (Ecke Folsom und 26th Str.), die *Boys' High School* (Pl. D 3) und die *Girls' High School* (Ecke Geary und Scott Str.) hervorzuheben. San Francisco besitzt 24 öffentliche *Kindergärten*, die 1890 von 2133 Kindern besucht wurden.

Das **Presidio** (Pl. A 1, 2) oder die *Government Military Reservation* (mit Kabelbahn durch California Str., Union Str. oder Jackson Str. zu erreichen), von zwei Regimentern Verein. Staatentruppen besetzt, bedeckt einen Flächenraum von 600 ha und erstreckt sich 4 M. weit am *Goldnen Thor* entlang. Seine Promenaden und Fahrwege gewähren reizende Aussichten, besonders bei *Fort Point* oder *Winfield Scott*. Im Presidio findet fast jeden Nachmittag Militärkonzert statt. — Eine zweite kleinere Militär-Reservation ist bei *Black Point* oder *Point San José* (Pl. D 1; Kabelbahn durch Union Str.), mit dem *Fort Mason*.

Der zwischen Powell Str. und Leavenworth Str. gelegene Teil von California Street, wo viele der schönsten Privathäuser von San Francisco liegen, heißt „*Nob Hill*“ (Nabobhügel; Pl. E 3). Die Häuser bestehen meist aus Holz und man hat bei ihrem Bau und ihrer Einrichtung keine Kosten gescheut; doch hat man sich die Gelegenheit etwas Hervorragendes in Holzarchitektur zu schaffen entgehen lassen, indem man Stilarten adoptierte die sich nur für Steinbauten eignen.

Erwähnung verdienen namentlich die Häuser der Familien *Stanford* (Ecke von Powell Str.), *Hopkins-Searles* (Ecke von Mason Str.), *Crocker* (Ecke von Taylor Str.) und *Flood* (Ecke von Jones Str.; aus Stein). Stattliche Häuser finden sich auch in Van Ness Ave., Jackson Str. etc.

Das ***Chinesische Viertel** (Pl. F 2) ist eine der größten Sehenswürdigkeiten von San Francisco und verdient in hohem Grade einen Besuch. Es liegt zwischen Stockton, Sacramento, Kearny und Pacific Streets und besteht wesentlich aus großen Miethäusern, die durch enge Gassen getrennt sind und von Bewohnern wimmeln. *China Town* hat ca. 25000 Einw. (großenteils Männer und nur sehr wenig Kinder).

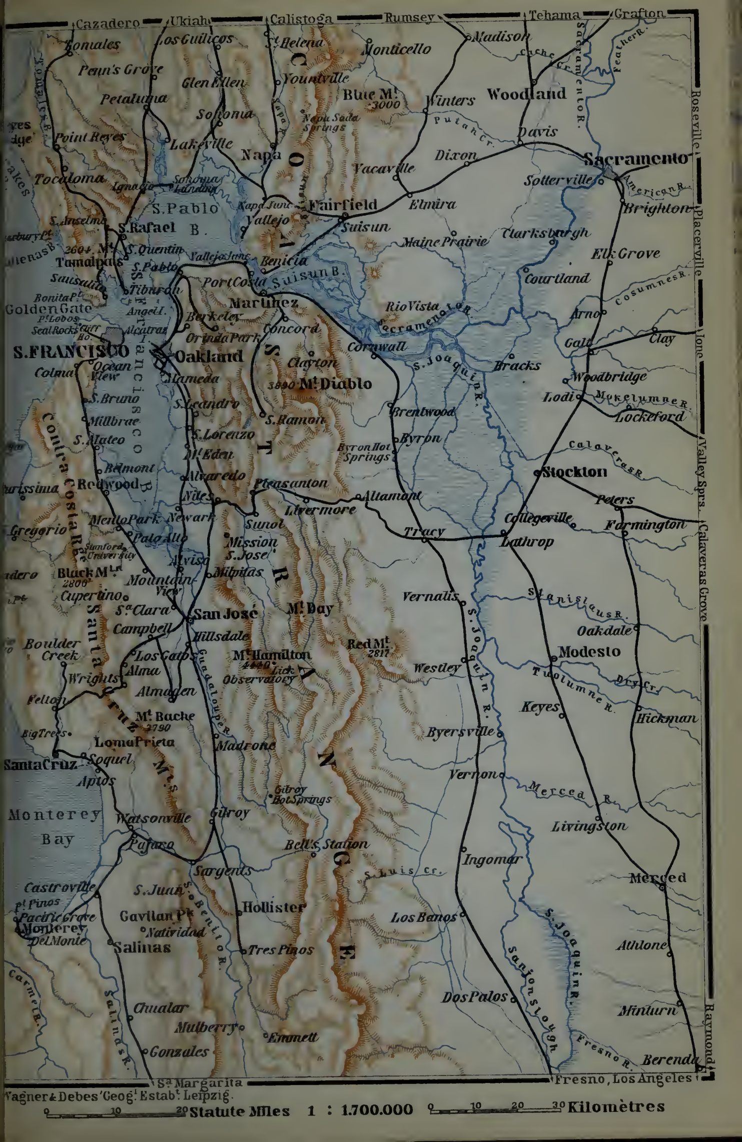
Bei Tage kann der Fremde China Town auch unbegleitet ohne Bedenken besuchen; weitaus interessanter aber ist der Besuch bei Nacht, wo bis nach Mitternacht alles in vollem Gange und die Begleitung eines Führers nötig ist. Die Führer, meist Detectives, sind in den Hotels zu haben und rechnen c. $5 für Gesellschaften von 4-6 Personen. Zu den Sehenswürdigkeiten von China Town gehören namentlich die **Theater** (Eintr. 10-25 c., auf die Bühne, wohin die Fremden meist gehen, 50 c.), wegen der Länge der Vorstellungen (ein einziges Stück nimmt oft Tage und Wochen in Anspruch), der primitiven Bühneneinrichtung, der mißtönenden Musik, der seltsamen Zuhörerschaft, der prächtigen Kostüme, und dem anscheinenden Mangel an Handlung und Verwicklung in den vorgeführten Stücken. Frauen treten auf dem Theater nicht auf und die weiblichen Rollen werden von Männern gespielt. — Außerdem besuchen die Fremden in der Regel die *Joss Houses* (Tempel, wo Päckchen wohlriechender Weihrauchkerzen zum Kauf angeboten werden), die *Opium Joints*, die *Drug Stores* (mit wunderbaren Arzneimitteln), die *Kuriositätenläden* etc. Der Besuch endet meist in einem der *Chinesischen Restaurants* in Dupont Str., wo man eine vorzügliche Tasse Thee und verschiedene chines. Delikatessen genießen kann.

Der größte öffentliche Park von San Francisco ist ***Golden Gate Park** (Pl. A 5, 6; mit verschiedenen Tramwaylinien zu erreichen), der sich von Stanyan Str. bis zum (3 M.) Großen Ocean erstreckt, mit einem Areal von 400 ha und einer Breite von 1/2 M. Das O.-Ende des Parks ist geschmackvoll angelegt und mit Bäumen (Eucalypten, Monterey-Cypressen und Fichten etc.) bepflanzt, während das W.-Ende (nach dem Meere zu) noch die kahlen Sanddünen aufweist, die für die ganze Halbinsel charakteristisch sind.

Die Parkanlagen enthalten Denkmäler von *Garfield*, *Francis Scott Key* (Verfasser des „Star-spangled Banner"; von W. W. Story), *Gen. Halleck* und *Thomas Starr King* (von D. C. French), ein schönes Gewächshaus und ein Kinder-Spielhaus. Treffliche Blicke auf das Goldene Thor und (vom W.-Ende) auf die Brandung des Oceans. — Schöne Aussichten auch vom *Hill Park*, 1/2 M. vom O.-Ende von Golden Gate Park (höchster Punkt 174m).

Unweit der NO.-Ecke von Golden Gate Park liegen mehrere Friedhöfe, deren größter, ***Laurel Hill Cemetery** (Pl. A B 4), zahlreiche schöne Denkmäler enthält. Der anstoßende **Lone Mountain* (143m; Pl. B 4), an dem großen hölzernen Kreuz auf dem Gipfel kenntlich, bietet eine prachtvolle Aussicht auf die Stadt, den Ocean, San Francisco Bay, das Goldne Thor, Mt. Tamalpais und Mt. Diablo. Die *Yerba Buena* (S. 395) wächst auf Lone Mt. — Unweit n. vom Laurel Hill Cemetery liegt die *Presidio Reservation* (S. 397).

Umgebungen. — Beliebtester kürzerer Ausflug von San Francisco nach (6 M.) *Point Lobos*, mit *Sutro Heights*, dem *Cliff House* und den *Seal Rocks*. Man kann denselben zu Wagen durch den Golden Gate Park oder Geary Str. (Point Lobos Avenue), mit dem Ocean Beach Railway an der S.-Seite von Golden Gate Park entlang, oder dem Cliff Railway von der NO.-Ecke von Laurel Hill Cemetery (Pl. A B 4) ausführen. Wer nicht zu Wagen hinfährt, benutzt am besten den Cliff Railway (mit Tramway durch Powell Str. zu erreichen, bei Jackson Str. umsteigen) zur Hin- und den Ocean Beach Railway zur Rückfahrt (Anschluß an die Height Str. Trambahn). Fahrpreis auf jeder der beiden Bahnen 5 c. Der Cliff Railway führt an den Klippen oberhalb des *Goldnen Thors* entlang, mit prächtiger Aussicht auf das letztere, und endet nahe beim Eingang von ***Sutro Heights Park**, der reizenden Besitzung des Mr. Adolph Sutro (dem Publi-



Cazadero
Ukiah
Calistoga
Rumsey
Tehama
Grafton
Tomales
Los Guilicos
St. Helena
Monticello
Madison
Penn's Grove
Glen Ellen
Yountville
Blue Mt. 3000
Winters
Woodland
Petaluma
Sonoma
Napa Soda Springs
Davis
Point Reyes
Lakeville
Napa
Dixon
Sacramento
Tocaloma
Vacaville
Sotterville
Sonoma Landing
Fairfield
Elmira
Brighton
S. Pablo B.
Vallejo
Suisun
S. Anselmo
S. Rafael
Maine Prairie
Clarksburgh
2604 Mt. Tamalpais
S. Quentin
Benicia
Elk Grove
Sausalito
S. Pablo
Port Costa
Suisun B.
Courtland
Tiburon
Bonita P.
Golden Gate
Martinez
Rio Vista
Arno
Angel I.
Berkeley
P. Lobos
Seal Rocks
Cliff Ho.
Alcatraz
Orinda Park
Concord
Galt
Clay
S. FRANCISCO
Oakland
Cornwall
Bracks
Colma
Ocean View
Alameda
Clayton
Woodbridge
3890 Mt. Diablo
Lodi
S. Bruno
S. Leandro
Brentwood
Lockeford
Millbrae
S. Ramon
S. Lorenzo
S. Mateo
Byron
Byron Hot Springs
Mt. Eden
Belmont
Stockton
Redwood
Alvaredo
Pleasanton
Altamont
Peters
Niles
Livermore
Menlo Park
Newark
Sunol
Collegeville
Farmington
Gregorio
Palo Alto
Tracy
Lathrop
Stanford University
Mission S. Jose
Alviso
Black Mt. 2800
Milpitas
Mountain View
Vernalis
Cupertino
Sta. Clara
San José
Mt. Day
Oakdale
Campbell
Hillsdale
Red Mt. 2817
Boulder Creek
Los Gatos
Mt. Hamilton 4440
Lick Observatory
Westley
Modesto
Alma
Wrights
Almaden
Keyes
Felton
Mt. Bache 2790
Hickman
Big Trees
Loma Prieta
Byersville
Madrone
Santa Cruz
Soquel
Aptos
Vernon
Gilroy Hot Springs
Monterey Bay
Watsonville
Gilroy
Livingston
Pajaro
Bell's Station
Sargents
Ingomar
Castroville
S. Juan
Merced
Pt. Pinos
Pacific Grove
Monterey
Del Monte
Gavilan Pk.
Natividad
Hollister
Los Banos
Salinas
Tres Pinos
Athlone
Chualar
Dos Palos
Minturn
Mulberry
Emmett
Gonzales
Berenda
Sta. Margarita
Fresno, Los Angeles
Roseville
Placerville
Ione
Valley Sprs.
Calaveras Grove
Raymond
Sacramento R.
Feather R.
Cache Cr.
Putah Cr.
American R.
Cosumnes R.
Sacramento R.
S. Joaquin R.
Mokelumne R.
Calaveras R.
Stanislaus R.
Tuolumne R.
Dry Cr.
Merced R.
S. Luis Cr.
San Juan Slough
Fresno R.
Salinas R.
Carmel R.
S. Benito R.
Guadalupe R.
Coast Range
Santa Cruz Mts.
Contra Costa R.
Wagner & Debes' Geog. Estab. Leipzig.
Statute Miles 1 : 1.700.000 Kilomètres



kum frei zugänglich). Die schönen Bäume und Pflanzen gedeihen hier vorzüglich auf dem ursprünglich sandigen, jetzt aber durch reichliche Bewässerung fruchtbaren Boden. Die Bildwerke haben geringen Wert. Von der Terrasse schöne *Aussicht über den Großen Ocean, mit den 30 M. entfernten *Farralone Inseln* (Leuchtturm) im W. Zu Füßen liegt das *Cliff House**, ein Hotel und Restaurant, zu dem man nun hinabsteigt. Von der Piazza des Hotels hat man einen trefflichen Blick auf die ***Seal Rocks**, kaum einen Steinwurf vom Lande, bedeckt mit Hunderten von mächtigen Seelöwen (span. *lobos marinos*), die sich hier sonnen. Einige der Tiere sind 4-4.5 m lang und 500 und mehr kg schwer. Ihre seltsamen plumpen Bewegungen am Lande und im Wasser sind sehr unterhaltend und ihr heiseres Brüllen ist trotz der Brandung deutlich zu hören. Beim Cliff House befinden sich große öffentliche *Bäder*. — Der Bahnhof des *Ocean Beach Railway* (s. oben) liegt am Strande, unweit südl. vom Cliff House. Wer zu Wagen durch Geary Str. oder Golden Gate Park gekommen ist, kann einen andern Rückweg nehmen, indem er 3 M. am Strande entlangfährt und dann den San Miguel Toll oder Mission Park Road einschlägt (schöne Aussichten). R., nicht weit vom Anfang dieses Weges, liegt *Lake Merced*

Hübscher Ausflug zu Wagen von San Francisco auch auf den **Mt. San Bruno** (404m), 7 M. südl. (2 M. von *Baden*, S. 401), mit trefflicher Aussicht. — Eine Fahrt längs der Wasserseite der Stadt giebt dem Besucher eine Idee von der kommerziellen Bedeutung von San Francisco und kann mit dem Besuch der großen *Union Iron Works* auf *Potrero Point* (Pl. H 7, auch Trambahn), wo eiserne Kriegsschiffe gebaut werden, und des Trockendocks bei *Hunter's Point* (Pl. H 4) verbunden werden.

Die Militärstationen der Verein. Staaten-Regierung in der Bucht von San Francisco kann man mit dem Dampfer „McDowell" besuchen, der mehrmals täglich vom untern Ende von Clay Str. (Pl. G 2) nach Alcatraz, Angel Island, Fort Mason (Black Point) und dem Presidio fährt (Erlaubnis in der Kommandantur, Ecke von Market Str. und O'Farrell Str.). **Alcatraz Island** ist stark befestigt und enthält ein Militärgefängnis und eine Torpedo-Station. *Angel Island* ist gleichfalls befestigt. Das *Presidio* und *Fort Mason* sind S. 397 erwähnt. — Die größte Marinestation bei San Francisco ist auf **Mare Island**, über *Vallejo Junction* und *Vallejo* (S. 400) zu erreichen. Die Insel ist das Hauptquartier des *U. S. Marine Corps* und enthält einen *Navy Yard*, mit großen Trockendocks u. sehenswerten Schiffbau-Maschinen.

***San Francisco Bay**, ein prächtiges 50 M. langes und 10 M. breites Wasserbecken, ist einer der schönsten Häfen der Welt und bietet Gelegenheit zu zahlreichen reizenden Ausflügen. Die verschiedenen Dampffähren gehen vom untern Ende von Market Str. (Pl. G 2) ab. Vergnügungs-Dampfer fahren zuweilen auch durch das Goldne Thor in den Großen Ocean, gehen eine Strecke weit ins offene Meer hinaus und kehren dann wieder um.

1.) Der am weitesten nach N. fahrende Dampfer durchkreuzt die Bucht in n. Richtung, mit schönem Blick l. auf das Goldne Thor, nach (6 M.) **Sausalito** oder **Saucelito** (*Terrace Hotel*, \$ 2-2½), einem freundlichen kleinen Seebade mit schönen Lorbeer- und andern Bäumen. Ein schöner Weg, mit trefflichen Blicken auf das Goldne Thor, führt um das Vorgebirge herum über *Lime Point* bis zum (4 M.) *Point Bonita*, dem nördl. Thorpfeiler des Goldnen Thors, mit Leuchtturm.

[Von Sausalito führt n. der schmalspurige North Pacific Coast Railroad nach (87 M.) *Cazadero*. — Von (14 M.) *Ross* ist **Mt. Tamalpais** (794m) in 2½ St. zu ersteigen (Fuhrwerk am nächsten in San Rafael, S. 400). Die *Aussicht vom Gipfel erstreckt sich über den Großen Ocean, die Cascade Mts., die Sierra Nevada, die Berge von Santa Cruz, die Contra Costa Hügel, vom Mt. Hamilton überragt, Mt. Diablo, San Francisco und San Francisco Bay. — 16 M. *San Anselmo*, Knotenpunkt einer kurzen Zweigbahn nach *San Rafael* (s. S. 400); 30 M. *Taylorville;* 33 M. *Tocaloma;* 38 M. *Point Reyes*, ein Jagd- und Fischrevier am obern Ende von *Tomales Bay*. Jenseit (69 M.) *Howard's* (183m) durch schönen Rottannenwald (S. 416). — 87 M. **Cazadero** (*Cazadero Hotel*, \$ 1½-3), besuchter Sommerfrisch- und Jagdaufenthalt inmitten großer Wälder.]

2.) Die zweite Dampffähre geht nach (6 M.) **Tiburon**, dem Ausgangspunkt der Bahn nach *San Rafael*, *Petaluma* und *Ukiah* (s. unten).

Von Tiburon nach Ukiah, 107 M., San Francisco & North Pacific Railway in 5 St — 5 M. **San Rafael** (spr. San Rafell; **Hotel Rafael*, $ 3-3$^1/_2$; *Central*, $ 1$^1/_2$-2), ein reizender kleiner Ort, der nach den staubigen Winden San Franciscos einen höchst angenehmen und erquickenden Aufenthalt bietet, verdient in hohem Grade einen Besuch, namentlich in der Rosenzeit. Schöner Blick auf den *Mt. Talmapais* (S. 399), der von hier leicht zu ersteigen ist (Wagen bis zum Gipfel in 3 St., abwärts 2 St.). Der Besuch des *Lagunitas Reservoir* läßt sich mit der Fahrt verbinden. San Rafael ist auch von Sausalito (S. 399) leicht zu erreichen. — 30 M. *Petaluma* (American Hotel, $ 2-3), mit 3652 Einw., treibt lebhaften Handel in Getreide und Obst. — 45 M. *Santa Rosa;* 50 M. *Fulton* (Zweigbahn nach *Guerneville*); 51$^1/_2$ M. *Mark West*, mit Schwefelquellen; 60 M. *Healdsburg*. Von (68$^1/_2$ M.) *Geyserville* gehen Omnibus nach (8 M.) *Skagg's Springs*, mit warmen Schwefelquellen. — Von (78 M.) *Cloverdale* (United States Hotel, $ 2) geht eine Stage-Coach nach den (16 M.) ***Geyser Springs** (610m; *Hotel*, $ 3), einer Anzahl heißer Quellen im *Devil's Cañon*, nahe beim *Pluton River*. Diese Quellen sind in Temperatur und Charakter sehr verschieden, doch befinden sich unter ihnen keine wahren Geiser (S. 348). Ihre Entstehung wird chemischen Vorgängen zugeschrieben. Man erhält im Hotel einen Führer, der die interessantesten Punkte zeigt. Die Geyser Springs sind auch von Calistoga zu erreichen (s. unten). — Jenseit Cloverdale führt die Bahn in n. Richtung weiter, unweit des r. fließenden *Russian River*. 90 M. *Fountain;* 103 M. *El Robles*. Von (107 M.) *Ukiah*, ihrem gegenwärtigen Endpunkt, soll sie nach *Eureka* an *Humboldt Bay* weitergeführt werden.

4.) Die dritte Fähre ist die S. 366 bereits beschriebene nach *Oakland*, dem Ausgangspunkt der großen Bahnlinien nach N., S. und O.

5.) Ein viertes Boot geht nach (3 M.) *Alameda Mole*, von wo Eisenbahn nach (6 M.) **Alameda** (*Yosemite Hotel*, $ 2), einem freundlichen Vorort von San Francisco (11165 Einw.), der südl. an Oakland angrenzt. Diese Route hat Anschluß an die schmalspurige Bahn nach San José und Santa Cruz (S. 405).

Von San Francisco nach Calistoga, 73 M., Eisenbahn in 3$^1/_4$-3$^1/_2$ St. — Von San Francisco bis (29 M.) *Vallejo Junction* s. S. 365; von hier mit Dampffähre über die Meerenge nach (21 M.) *South Vallejo*. — 31 M. *North Vallejo*, Städtchen mit 6343 Einw., gegenüber von *Mare Island* (S. 399). Die Bahn durchzieht nun in n. Richtung das fruchtbare **Napa Thal*, reich an Trauben und anderm Obst. 38 M. *Napa Junction* ist Knotenpunkt einer Zweigbahn nach (13 M.) *Suisun* (S. 395). — Von (46 M.) *Napa*, einem betriebsamen Städtchen von 4395 Einw., führt eine Straße nach (6 M.) *Napa Soda Springs*. Jenseit (55 M.) *Yountville* große Weinberge. — Von (64 M.) *St. Helena*, mit schönen Weinbergen, gehen Omnibus (Stages) nach *White Sulphur Springs*, *Etna Springs*, und *Howell Mountain*. — 73 M. **Calistoga** (*Magnolia*, $ 2-2$^1/_2$), der Endpunkt der Bahn, ist ein freundliches Städtchen von 1200 Einw., mit warmen Mineralquellen. 5 M. w. der merkwürdige **Petrified Forest*, ein 4 M. langer und 1 M. br. Landstrich, über den die Reste von c. 100 versteinerten Bäumen zerstreut sind. — **Mt. St. Helena** (1324m), ein erloschener Vulkan c. 12 M. n. w. von Calistoga, ist von hier zu Pferde zu erreichen und bietet eine ausgedehnte Rundsicht. Von Calistoga fahren Stage-Coaches täglich nach den (27 M.) *Geyser Springs* (s. oben).

Von San Francisco auf den Mt. Diablo. — Mit Fähre und Bahn bis (36 M.) *Martinez* (vgl. S. 406); von da mit Stage nach (2 M.) *Clayton* (Clayton Hotel, $ 1$^1/_2$), von wo der Gipfel (6 M.) zu Pferde oder zu Fuß leicht zu erreichen ist. ***Mt. Diablo** (1205 m), ein von allen Seiten und namentlich von San Francisco (28 M. in Luftlinie entfernt) gut sichtbarer Berg, beherrscht eine sehr ausgedehnte Aussicht, namentlich auch über das Thal des Sacramento im N. und des San Joaquin im S., die Sierra Nevada von Lassen's Peak im N. bis Mt. Whitney im S. (325 M.), die Cascade Mts. und San Francisco.

Sonoma (*Union Hotel*, $ 2), Stadt von 1300 Einw., im *Sonoma-Thal* n. von der *San Pablo Bay* (S. 365), ist einer der Mittelpunkte des kaliforni-

schen Weinbaus. Der Wein wird in Grotten aufbewahrt, die in die vulkanischen Sandsteinhügel gebrochen sind. Sonoma ist mit Eisenbahn von (43 M.) *Tiburon* (S. 399), oder mit Stage von (15 M.) *Napa* (S. 400) zu erreichen.

Kalifornischer Wein. Weinbau wurde in Kalifornion zuerst von den spanischen Missionären betrieben, die aus Europa (vermutlich von den balearischen Inseln) Reben einführten. Der von ihnen erzeugte Wein, ein kräftiger Landwein, war im Lande allgemein verbreitet, eignete sich aber nicht für den Handel. Nach der amerikan. Besitzergreifung machten zuerst deutsche Einwanderer den Versuch besseren Wein zu erzielen, indem sie rheinische Reben anpflanzten, und treffliche kalifornische Weißweine werden seit zwanzig Jahren gewonnen. Mit Rotwein wollte es anfangs nicht gelingen, da es an den geeigneten Reben fehlte, bis 1880-81 die Rebensorten eingeführt wurden, aus denen die großen französischen Weine gewonnen werden. Die aus ihnen erzielten Gewächse kommen den besseren Bordeaux vollkommen gleich, stehen aber wegen des geringen Ertrags der Reben und der langen Zeit, welche die Weine bis zu ihrer Reife brauchen, hoch im Preise. Die hauptsächlichsten Weindistrikte Kaliforniens sind: 1. die Ebene von *Los Angeles*, der am dichtesten bevölkerte Strich zur spanischen und mexikan. Zeit; 2. das *San Joaquin-Thal;* 3. die Grafschaften *Napa* und *Sonoma*, im N. der San Francisco Bay; 4. *Santa Clara County*, mit den südl. angrenzenden Bergen von *Santa Cruz*. Die Thäler von Los Angeles und San Joaquin erzeugen wegen ihrer großen Hitze treffliche Weine im spanischen und portugiesischen Charakter (Port und Sherry), sowie Brandy und vorzügliche Rosinen. In Napa und Sonoma wird besonders Weißwein, sowie Rotwein von geringerer Qualität gebaut, doch bedroht die Ausbreitung der Phylloxera den dortigen Weinbau mit Vernichtung. Die zwischen dem Ocean und der Bucht von San Francisco gelegenen Hügel von Santa Clara und Santa Cruz endlich erzeugen treffliche Rot- und Weißweine im Bordeaux(Medoc)-Charakter. — Die Weinproduktion des Staates stieg na h den Mitteilungen der „State Viticultural Commission“ von c. 4000000 Gallonen im J. 1877 bis zu 22000000 Gall. im J. 1890 und sank dann wieder bis auf 12500000 Gall. im J. 1892.

91. Von San Francisco nach San José, Santa Cruz und Monterey.

a. Normalspurige Bahn.

Southern Pacific Railway bis (50 M.) *San José* in 2 St. (Fahrpreis $ 1.50, Parlor-Car 25 c.); bis (121 M.) *Santa Cruz* in 4-4½ St. ($ 3); bis (125 M.) *Monterey* in 4-4½ St. ($ 3).

Diesen Ausflug sollte kein Besucher von San Francisco unterlassen. Es ist ratsam, die eine Bahn für die Hin-, die andere (S. 405) für die Rückfahrt zu wählen; keinenfalls ist die Strecke der Schmalspurbahn zwischen San José und Santa Cruz auszulassen. Am besten fährt man mit der Normalspurbahn bis *Monterey* (Abstecher nach *Palo Alto*, *San José* etc.), kehrt über *Pajaro* nach *Santa Cruz* zurück, fährt von da nach den *Big Trees* (S. 405) und mit Schmalspurbahn nach San Francisco. Die Fahrt über die *Sierra Morena* (s. unten) ist sehr lohnend.

San Francisco, s. S. 394. — Der Zug fährt von der Station an der Ecke von 4th und Townsend Str. ab (S. 394), hält nochmals an der Ecke von 26th und Valencia Str. und läßt die Stadt bald hinter sich. Bei (7 M.) *Ocean View* (88 m) erblickt man r. den Großen Ocean. Hinter (9 M.) *Colma* öffnet sich l. der Blick auf die *Bucht von San Francisco*, an der die Bahn nun 30 M. weit entlang führt. — 12 M. *Baden;* 14 M. *San Bruno;* 17 M. *Millbræ*, mit dem Landsitz des Mr. D. O. Mills (r.). — 21 M. *San Mateo*, freundliches Städtchen,

hinter dichtem Laub halb verborgen, ist Abfahrtsort einer Omnibuslinie nach (32 M.) *Pescadero* (durchgehendes Billet $ 3.10).

Die Straße nach Pescadero führt über die *Sierra Morena* (treffliche Aussichten), an dem merkwürdigen alten Dorf *Spanishtown* vorbei. Die Klippen bei *Gordon's Landing* erheben sich vom Meere senkrecht 75m hoch. — **Pescadero** (*Swanton Ho.*, $1½-2), Dörfchen am Großen Ocean, an der Mündung des *Pescadero-Thals*, ist berühmt wegen seines Kieselstrandes, an dem man Agat, Opal, Jaspis und ähnliche Steine auflesen kann.

25 M. *Belmont.* — 28 M. *Redwood* (Price's Hotel), von den schönen Rottannen so benannt, mit deren Holz es lebhaften Handel treibt. Eine schöne aussichtsreiche Straße führt von hier über die Sierra Morena nach *San Gregorio*, durch prächtigen Rottannenwald. — 32 M. **Menlo Park** (*Menlo Park Hotel*, $ 2½) ist ein Lieblingsaufenthalt der reichen Kaufherren von San Francisco und enthält viele schöne Häuser, von reizenden Anlagen und mächtigen Bäumen umgeben. Jenseit Menlo Park werden die roten Dächer der *Stanford University* (s. unten) r. sichtbar. — 33 M. *Palo Alto* (Palo Alto Hotel; „großer Baum", nach einer mächtigen Wellingtonia l. von der Bahn so benannt), ist die der Universität zunächst gelegene Station.

Leland Stanford Jr. University, von Mr. und Mrs. Leland Stanford zum Gedächtnis ihres einzigen Sohnes gegründet und mit einem Kapital von über $ 30000000 ausgestattet, wurde im Okt. 1891 mit 40 Lehrern und 550 Studierenden (darunter 150 Frauen) eröffnet. Die Universitätsgebäude, auf der der Universität geschenkten Palo Alto Stock-Farm (3360 ha groß) am Fuß der Küstenhügel schön gelegen, wurden nach den Entwürfen von *H. H. Richardson* aufgeführt, der sein architektonisches Motiv dem Kreuzgang der Mission San Antonio entnahm. Das Material ist chamoisfarbiger unpolierter Sandstein, von roten Ziegeldächern überragt, die in Verbindung mit den Eichen- und Eucalyptusbäumen außerhalb, der tropischen Vegetation im innern Hof und dem blauen Himmel darüber herrliche Farbenwirkungen hervorbringen. Die Hauptgebäude bilden gegenwärtig ein niederes, 178m langes und 75m br. Viereck und sind innen durch einen schönen Säulengang verbunden; zwei Schlafsäle, ein Kunstmuseum, eine mechanische Abteilung und eine Anzahl Professorenhäuser sind außerdem bereits vorhanden. Weitere Bauten sind im Werk. — Unweit der Universität liegen die berühmten *Palo Alto Ställe* und *Paddocks* (Mr. Stanford), wo 1100 schöne Traber und 500 Rennpferde zu sehen sind. Zu den berühmtesten hier gezüchteten Pferden gehörten *Sunol* (der eine engl. Meile in 2 Min. 7½ Sec. trabte), *Palo Alto* (2.8¾), *Arion*, *Electioneer*, *Electricity* und *Advertiser*.

39 M. *Mountain View* ist Station für (6 M.) *Cupertino*, das Weingut des Mr. John T. Doyle, wo einer der besten kalifornischen Rotweine („Las Palmas") gewonnen wird. Die Bahn folgt nun dem schönen und außerordentlich fruchtbaren **Santa Clara Valley*, auf beiden Seiten durch Bergketten geschützt. Große Massen von Obst (besonders Trauben, Pflaumen und Pfirsiche) und Weizen werden hier gezogen. Vor Santa Clara in *Agnews* l. eine große *Irrenanstalt.*

47 M. **Santa Clara** (21m; *Arguello Ho.*, $ 1½), freundliches Städtchen mit 2891 Einw., ist Sitz des *Santa Clara College*, eines großen 1851 gegründeten Jesuiteninstituts, mit alter Missionskirche von 1777 (150-200 Zöglinge). Santa Clara ist mit (3 M.)

San José (s. unten) durch die **Alameda* verbunden, eine schöne, von den Missionsvätern 1779 gepflanzte Weidenallee, jetzt von einer elektr. Trambahn befahren (10 c.). Sehr lohnend ist es, namentlich in der Rosenzeit, in Santa Clara die Bahn zu verlassen und durch die Alameda mit Wagen oder Trambahn nach San José zu fahren.

50 M. **San José** („Hosé"; 27m; **Hotel Vendome*, mit hübschen Anlagen, $ 3-4; *St. James*, $ 2-2½; *Lick Ho.*, $ 2; *Auzerais*), schön gelegene Stadt von 18060 Einw. und Hauptort des fruchtbaren Santa Clara Thals (s. oben), wird wegen seines vorzüglichen Klimas viel besucht. Das hervorragendste Gebäude ist das *Court House*, dessen Kuppel eine ausgedehnte Rundsicht gewährt: im O. die Calaveras-Berge (mit Mt. Hamilton), im S. die Berge von Santa Cruz, im W. die Contra Costa-Berge, im N. die San Francisco-Bucht.

San José ist Ausgangspunkt für die (26 M.) *Lick-Sternwarte* auf Mt. Hamilton. Stages fahren jeden Morgen (außer So.) ab, erreichen das Observatorium um 1½ U., fahren um 2½ U. zurück und treffen um 6 Nm. wieder in San José ein (Retourbillet $ 3). Samstags, wo zwischen 7 und 10 U. Ab. der Blick durch den großen Refraktor gestattet ist, fährt der Omnibus gegen 1 U. Nm. ab und gegen 9 oder 10 Nm. zurück (Retourbillet $ 5). Gesellschaften von 4 oder mehr Personen nehmen besser einen eignen Wagen. Die Straße steigt zwar unausgesetzt, aber so allmählich, daß die Wagen ziemlich rasch vorwärtskommen, während die schönen und stets wechselnden Aussichten keine Müdigkeit aufkommen lassen. Zahllose wilde Blumen blühen am Wege und der Wald prangt im schönsten Grün (Manzanitas, Eichen etc.). Das Observatorium ist fast immer sichtbar. Die Straße überschreitet zwei Zwischenrücken und führt c. 7 M. von San José an der Mündung des *Penitencia Cañon* vorüber (so genannt weil die Mönche der Mission San José sich hierher zur Buße zurückzogen), der als städtischer Park reserviert ist und den *Alum Rock* sowie mehrere Mineralquellen enthält (Hotel). In *Smith Creek* (653m), jenseit des zweiten Rückens, ein kl. Hotel, wo meist Mittagshalt gemacht wird (M. 75 c.). Dasselbe liegt am Fuß des Mt. Hamilton, in direkter Linie (Fußpfad) 1½ M., auf der Straße (angeblich 365 Windungen) 7 M. von der Sternwarte. Besucher bleiben hier zuweilen Sa. Nacht und kehren am So. Morgen nach San José zurück. — Das ***Lick Observatory** (Direktor *Prof. Edward S. Holden*), aus einem von dem verst. *Mr. James Lick* (1798-1876) von San Francisco hinterlassenen Vermächtnis von $ 700 000 gegründet, steht auf dem Gipfel des *Mt. Hamilton* (1286m) und ist durch Lage, Einrichtung und Leistungen eine der ersten Sternwarten der Welt. Der *große Refraktor* ist das größte dioptrische Fernrohr, das bis jetzt existiert; die achromatische Linse, 91 Centimeter im Durchmesser, wurde von Alvan Clark in Cambridge (S. 76) angefertigt. Mr. Lick ist im Fundament des Fernrohrs beigesetzt. Die Besucher werden freundlich aufgenommen und umhergeführt (10-4, Sa. Ab. 7-10; So. kein Zutritt), aber das nächste Whs. oder Restaur. ist das in Smith Creek. Die *Aussicht vom Observatorium ist prachtvoll und umfaßt bei hellem Wetter die Sierra Nevada, den Großen Ocean, das Santa Clara Thal, Angel Island (S. 399), Mt. San Bruno (S. 399) und Mt. Tamalpais (S. 399). Loma Prieta (S. 406) ist im S. sichtbar. Nebel und Wolken bringen manchmal die wunderbarsten Luftspiegelungen hervor. Vgl. das „Handbook of the Lick Observatory" von *E. S. Holden.*

13 M. südl. von San José, in den Ausläufern des Küstengebirges, liegen die besuchenswerten *Quecksilbergruben von Almaden* (jetzt mit Eisenbahn zu erreichen; Fahrpreis 35 c.). — 10 M. s.w. (6 M. von Los Gatos, S. 405) die *Pacific Congress Springs* (213m), gegen rheumatische Leiden wirksam.

Man kann eventuell in San José umsteigen und mit der Schmalspurbahn nach Santa Cruz fahren (vgl. S. 406).

Jenseit San José ist die *Lick Sternwarte* (s. oben) auf dem Gipfel des *Mt. Hamilton* l. sichtbar. 55 M. *Hillsdale* (45m); 69 M. *Madrone* (103m), 6 M. w. von den *Madrone Springs;* 80 M. *Gilroy* (58m; Southern Pacific Hotel, $ 2), lebhaftes Städtchen von 1694 Einw., 14 M. w. von den besuchten *Gilroy Springs* (täglich Omnibus). Die Bahn teilt sich hier; der r. (S.) Arm führt nach (94 M.) *Hollister* und (101 M.) *Tres Piños*, während unsre Linie sich r. (W.) der Küste zuwendet. 87 M. *Sargent's.* — 99 M. *Pajaro* („Paharo") ist Knotenpunkt der Bahnen nach *Santa Cruz* (r.) und *Monterey* (l.). Die Strecke von Pajaro bis (121 M.) *Santa Cruz* ist S. 406 in umgekehrter Richtung beschrieben.

Die Bahn nach Monterey wendet sich nach SW. — Von (110 M.) *Castroville* führt eine Zweigbahn s. nach (116 M.) *Santa Margarita.*

Die bedeutenderen Stationen an letzterer sind (33 M.) *Soledad*, mit den Überresten einer 1891 gegründeten Mission; 62 M. *San Lucas;* 97 M. *San Miguel*, mit Mission von 1797, und (106 M.) **El Paso de Robles** („Eichenpaß"; 219m; *Hotel*, $ 2-4), wegen seiner heißen Schwefelquellen (29-35° R.) und Schlammbäder (40° R.) besucht, die gegen Rheumatismus, Gicht und Hautkrankheiten wirksam sind.

Von *Santa Margarita* Omnibus tägl. nach (10 M.; durchgehendes Billet $ 7) **San Luis Obispo** (*Hotel Ramona*, $ 2-3), freundliches Städtchen von 2995 Einw. mit einer alten 1772 gegründeten Mission, inmitten eines reichen Weidelandes. San Luis ist durch den Pacific Coast Railway mit (10 M.) *Port Hartford* verbunden, von wo regelmäßige Dampfer nach San Francisco gehen. Die Bahn führt nach S. weiter nach (32 M.) *Santa Maria*, (54 M.) *Los Alamos* und (66 M.) *Los Olivos*, von wo sie nach *Santa Barbara* (S. 408) fortgeführt werden soll.

124 M. *Del Monte*, Station für das ($1/3$ M.) *Hotel del Monte* (s. unten). — 125 M. **Monterey** (**Hotel del Monte*, s. unten, $ 3-4; *Alta Vista*, $ $1^1/_2$-2; *El Carmelo*, bei *Pacific Grove*, s. S. 405, $ 2), auf der S.-Seite der *Bucht von Monterey*, zur See 85 M. von San Francisco entfernt, ist eine der altertümlichsten und interessantesten Städte Kaliforniens. Die Spanier landeten hier schon im J. 1602, aber erst 1770 wurde die *Mission de San Carlos de Monterey* gegründet. Monterey war die Hauptstadt von Kalifornien bis zu seiner Eroberung durch die Amerikaner 1846 und verlor mit der Verlegung des Regierungssitzes auch seine kommerzielle Bedeutung, sodaß es jetzt eine der stillsten Städte des ganzen Staates ist, wird aber wegen seines vorzüglichen, im Winter warmen, im Sommer kühlen Klimas (Durchschnittstemperatur im Jan. 8°, im Juni-Aug. 12-14° R.), seines schönen sandigen Strandes und seiner reizenden Umgebung viel besucht. Von den Häusern bestehen viele aus Adobé. Einige Trümmer des alten spanischen Forts sind noch vorhanden; an der Stelle der Mission, die 1771 nach Carmelo Valley (S. 405) verlegt wurde, steht die röm.-kath. Kirche. Monterey hatte 1890 1662 Einw., darunter viele von spanischer Abkunft.

Das ***Hotel del Monte**, eins der komfortabelsten und in jeder Hinsicht besten Hotels in Amerika, liegt inmitten herrlicher Parkanlagen, deren Vegetation die volle Pracht des Südens aufweist. Prachtvolle alte Bäume,

namentlich Eichen und Monterey-Pinien und Cypressen umgeben das Hotel, während die **Gärten* zu allen Jahreszeiten im schönsten Blumenflor prangen. Eine Abteilung derselben, „Arizona" genannt, enthält Kakteen aller Art, eine andere ein *Labyrinth* („Maze") von Cypressen-Hecken. Unweit n. vom Hotel der hübsche kleine, zu Kahnfahrten benutzte See *Laguna del Rey*. Am Strande, 1/2 M. vom Hotel, ein großes *Badehaus* mit vier Schwimmbassins. Dem Hotel schräg gegenüber steht das *Hotel del Monte Club House*.

Hauptausflug von Monterey ist der sog. ***Seventeen Mile Drive** um die Halbinsel herum, auf der die Stadt liegt. W. außerhalb der Stadt, auf einem Hügel l., ein 1891 errichtetes *Standbild des Padre Junipero Serra*, Gründers der Mission (S. 408). R. die *Bucht von Monterey*, mit ihrem weißen Sandstrande. 1 M. von Monterey liegt die Sommerkolonie *Pacific Grove* (El Carmelo Hotel, s. S. 404), bis wohin Eisenbahn. 1 M. weiter führt die Straße an dem Leuchtturm auf dem die Bucht südl. abschließenden *Point Piños* vorüber und wendet sich südl. meist durch Wald, unweit des kl. *Lake Majella* vorbei. R. die *Moss Beach* (schöne Algen oder Seemoose). Weiterhin hat man einen unbeschränkten Blick auf den Großen Ocean und erreicht in 7 M. von Montery die **Seal Rocks*, wo sich ein ähnliches Schauspiel wie das S. 399 beschriebene darbietet. 1 M. weiter **Cypress Point*, so benannt nach den flachen, schirmähnlichen Monterey-Cypressen (Cupressus macrocarpa), einem merkwürdigen, krummen, unförmlichen Baum, der nur in dieser Gegend wächst. Jenseit Cypress Point führt die Straße nach O., vorbei an der *Pebble Beach*, wo Agate etc. zu finden sind; *Chinese Cove*, mit einer kl. chinesischen Ansiedelung; den Anfängen eines *zoolog. Gartens* (Grisly-Bär, Büffel etc.), und der sandigen *Pescadero Beach*. Dann wendet sie sich l. (N.); mit einem kleinen Umweg r. kann man von hier die alte *Carmelo Mission* besuchen, deren Kirche kürzlich ein neues Dach erhalten hat. Die letzte Strecke der Straße bis (5 M.) *Monterey* führt durch Wald.

b. Schmalspurbahn.

Fähre nach (3 M.) *Alameda;* Eisenbahn von da nach (46 M.) *San José* (Fahrpreis $ 1.25, Chair-Car 25 c.), *Santa Cruz* (81 M.; $ 2.80) und *Monterey* (123 M.; $ 3). Vgl. die Bemerkungen auf S. 401.

Von *San Francisco* bis (3 M.) *Alameda Mole* und (9 M.) *Alameda* s. S. 400. Die Bahn führt an der O.-Küste der Bucht von San Francisco entlang (Aussichten r.). 16 M. *San Lorenzo;* 24 M. *Alvaredo;* 29 M. *Newark.* Bei (37 M.) *Alviso* erreicht man das liebliche Thal von *Santa Clara* (S. 402). — 43 M. *Santa Clara* (S. 402). — 46 M. **San José**, s. S. 403.

Bald hinter San José beginnt die schönste Strecke der Bahn, der Übergang über die *Santa Cruz Mts.* — 55 M. *Los Gatos* („die Katzen"; 122m), hübsches Städtchen am O.-Abhang des Gebirges, treibt bedeutende Orangenzucht. Weiter durch einen Cañon mit malerischen Felsen und hochragenden Riesentannen. 58 M. *Alma* (170m); 61 M. *Forest Grove.* Von (62 M.) *Wright's* (274m) senkt sich die Bahn, stets in wildromantischer Umgebung, scharf zur Küste hinab. — 74 M. *Felton* (83m). — 75 M. *Big Trees* (82m), Station für die berühmten ***Big Trees of Santa Cruz.**

Dieser Hain (Eintr. 25 c.) enthält etwa 30 echte Rottannen (*Sequoia sempervirens*, vgl. S. 416) mit einem Durchmesser von 3m und mehr. Die größte hat 7m im Durchmesser; eine der schönsten, der *Pioneer*, hat einen Umfang von 21m. Ein mächtiger hohler Baum wird gezeigt, in dem Gen. Fremont 1847 mehrere Tage wohnte. Auf einem andern Baumstumpf steht eine Laube mit Raum für 12-14 Personen.

77 M. *Rincon* (91m); 80 M. *Santa Cruz;* 81 M. *Santa Cruz Beach.*

Santa Cruz (*Pacific Ocean Ho.*, $ 2½-3; *Pope Ho.*, *Lea Beach Ho.*, $ 2, am Strande, 1 M. von der Stadt), kleine Stadt von 5596 Einw., aus der 1791 gegründeten *Mission de la Santa Cruz* hervorgegangen, in hübscher Lage am N.-Ende der *Bucht von Monterey* (S. 404), wird als Sommeraufenthalt viel besucht. Ein trefflicher Badestrand, schöne Klippen, ergiebiger Fischfang, Höhlen und Einbuchtungen voller See-Anemonen, herrliche Blumengärten und die malerische Umgebung lohnen einen Besuch. Schöner Ausflug zu Wagen nach den (5 M.) *Big Trees* (s. oben), mit prächtigen Wald- und Gebirgsaussichten.

Von Santa Cruz führt die Bahn südl. über *Santa Cruz Beach* (s. oben) nach (86 M.) *Capitola* und (89 M.) *Aptos*, zwei andern Sommerfrischen an Monterey Bay. L. der spitze *Loma Prieta* („Schwarzer Berg"; 1155m), einer der höchsten Gipfel der Santa Cruz Mts. — 102 M. *Pajaro* und von da nach (128 M.) *Monterey* s. S. 404.

92. Von San Francisco nach Los Angeles und Santa Barbara.

Southern Pacific Railway bis (482 M.) *Los Angeles* in 22 St. (Fahrpreis $ 15, Schlafwagen $ 2.50); bis (532 M.) *Santa Barbara* in 27 St. (gleicher Fahrpreis). Santa Barbara ist auch direkt per Dampfboot (438 M.) zu erreichen, oder auch mit Bahn und Stage (Omnibus) über Santa Margarita, San Luis Obispo und Los Olivos (vgl. S. 409). Los Angeles ist mit Dampfboot bis (389 M.) San Pedro und von da mit Bahn (25 M., s. S. 410) zu erreichen.

Von San Francisco über *Oakland* bis (32 M.) *Port Costa* s. S. 365. — 36 M. *Martinez*, der gewöhnliche Ausgangspunkt für den r. aufsteigenden *Mt. Diablo* (S. 400). — Bei (50 M.) *Cornwall* verläßt die Bahn die *Suisun Bay* (S. 365) und wendet sich nach S. — 68 M. *Byron*, Station für die *Byron Hot Springs*, 2 M. südl. (44° R.; Hotel, $2-3). — 83 M. *Tracy* (20m), Knotenpunkt der alten Route nach San Francisco über *Livermore* und *Niles*. Etwas weiter überschreitet die Bahn den *San Joaquin* und erreicht (94 M.) *Lathrop* (8m; Hotel, mit Bahnrestaur., $2-3, M. 75 c.), Knotenpunkt der alten Linie nach *Sacramento* über *Stockton* (vgl. S. 365). Die Bahn führt nun in dem weiten **San Joaquin-Thal** hinan, der Kornkammer Kaliforniens, 200 M. lang und 30 M. breit, ungeheure Massen von Getreide und Obst (Orangen, Feigen, Oliven etc.) erzeugend. — 144 M. *Modesto* (27m; 2402 Einw.); 152 M. *Merced* (52m; 2000 Einw.). Die Bahn kreuzt mehrere Zuflüsse des San Joaquin. — 178 M. *Berenda* (77m) ist Knotenpunkt einer Zweigbahn nach (22 M.) *Raymond*, dem gewöhnlichen Ausgangspunkt für das *Yosemite Valley* (R. 95). L. erhebt sich die *Sierra Nevada*, mit *Mts. Lyell* (4020m), *Tyndall* (c. 4270m), *Whitney* (4540m) und *Goddard* (c. 4270m). — 185 M. *Madera* (85m), Verladeort für das Holz, das mittels einer 50 M. langen Holzschwelle („Flume") von den Bergen hinabgeschafft wird. — Bei (197 M.) *Herndon* über den San Joaquin. — 207 M. **Fresno** (88m; *Hughes Ho.*, $2½-3), Stadt mit 10818 Einw., liegt inmitten eines

reichen Obstbezirks, der 1891 1200 Wagenladungen Rosinen im Werte von $1500000 lieferte. Das zur Bewässerung nötige Wasser wird mittels eines ausgedehnten Systems von Kanälen von den Bergen hergeleitet.

Von Fresno führt eine Zweigbahn nach (20 M.) *Sanger Junction*, der nächsten Station (Stage nach *Sequoia Mills*, 45 M., 3mal wöchentl.) für den neuen **Sequoia National Park**, 40 M. ö. von der Bahn in der hohen Sierra gelegen, mit herrlichen Wäldern von Sequoias (S. 416), malerischen Schluchten, schönen Berggipfeln und merkwürdigen Höhlen. Nach Anlage besserer Zugangsstraßen wird derselbe voraussichtlich viel besucht werden.

Bei (227 M.) *Kingsburg* (91m) auf einer Trestlebrücke über den *King's River*. — 241 M. *Goshen*, Knotenpunkt einer Bahn nach (60 M.) *Alcalde*.— 251 M. **Tulare** (85m; *Grand Hotel*, $2), Städtchen von 2697 Einw., mit ansehnlichem Handel in Landesprodukten. Zur Bodenbewässerung sind zahlreiche artesische Brunnen angelegt, deren Windräder man in allen Richtungen erblickt.

7 M. w. von (262 M.) *Tipton* (80m) liegt der 30 M. lange und 25 M. br. *Tulare Lake*. — 282 M. *Delano*; 314 M. *Bakersfield* (136m; 2626 Einw.). — Bei (336 M.) *Caliente* (393m) beginnt der Anstieg zum ***Tehàchapi Pass**, der die Sierra Nevada zwischen dem San Joaquin-Thal und der Mojave-Wüste überschreitet. Der Bahnbau verursachte auf dieser Strecke große Schwierigkeiten. Die Bahn steigt in zahlreichen Kurven und führt schließlich beim **Loop* (930m) am Ende einer gewaltigen Schleife über dieselbe Stelle, an der sie eben erst 25m tiefer einen Tunnel durchfahren hatte. Noch 8 kurze Tunnels folgen, bevor man die Paßhöhe bei (362 M.) *Tehàchapi* (1226m) erreicht. Die Bahn führt nun eine Zeitlang über ein Plateau mit einem kl. Salzsee und senkt sich dann nach der Wüste zu. — 371 M. *Cameron* (1153m).

382 M. **Mojave** („Mohavé"; 838m; *Railway Hotel*, $3), der Knotenpunkt des *Atlantic & Pacific Railroad* (S. 381), besteht aus einer Anzahl Blockhütten am Rande der trostlosen *Mojave-Wüste* (S. 381). Die Bahn nach Los Angeles durchzieht dieselbe nach S. in schnurgerader Richtung. Vorn l. steigt *Old Baldy* (S. 412) auf; weiterhin tauchen die *San Bernardino Mts.* l. am Horizont auf. — 396 M. *Rosamond* (705m). Jenseit (407 M.) *Lancaster* (716m) vertauscht man die Wüste mit einem felsigen Bergland; die Bahn durchdringt mehrere kurze Tunnels und überschreitet den *Soledad Pass* (975m). — 417 M. *Harold* (859m); 427 M. *Acton* (813m). Nun stets bergab, durch Einschnitte und über Viadukte. — 450 M. **Saugus** (353m), Knotenpunkt der Bahn nach Santa Barbara (s. S. 408).

Die Bahn nach Los Angeles behält die S.-Richtung bei und durchdringt jenseit (452 M.) *Newhall* (Hotel) die *San Fernando Mts.* (c. 900m) mittels eines $1^1/_4$ M. langen Tunnels (448m ü. M.). Das im Grün der Orangen- und Olivenhaine prangende *Thal von San Fernando*, in das man nun eintritt, bildet einen starken Kontrast zu der kurz zuvor zurückgelegten Wüstenstrecke. 463 M. *San Fernando* (330m); 475 M. *Sepulveda* (140m). — 482 M. *Los Angeles* (88m), s. S. 409.

Von Saugus nach Santa Barbara und Elwood. Diese Bahn nimmt ihre Richtung nach WNW. und senkt sich zum Meere durch das *Santa Clara Thal* (mit dem S. 402 beschriebenen nicht zu verwechseln), von hohen Bergen in mannigfachen Formen eingeschlossen. Viel Obstgärten und Orangenhaine; l. fließt der *Santa Clara River*. — 465 M. *Camulos* (86m). Bei (468 M.) *Piru* überschreitet die Bahn den Fluß und verläßt ihn dann. — 486 M. **Santa Paula** (86m; *Pretolia Hotel*, $ 1½-2), betriebsames Städtchen mit 1047 Einw., ist das Centrum der kalifornischen Petroleumindustrie. Auch Kohlen wurden in der Nähe gefunden. Schöne Orangenhaine. — Die Berge treten nun zurück. Bei (493m) *Saticoy* (44m) öffnet sich der Blick auf den Ocean. Die Bahn wendet sich r. (N.). L. erblickt man ferne Inseln, r. die Küstenhügel.

502 M. **San Buenaventura** (14m; *Rose*, $ 3; *Anacapa*, $ 2-2½; *Santa Clara Ho.*, $ 2), Stadt von 2320 Einw., an der Mündung des *Ventura-Thals* freundlich gelegen und als Kurort besucht, ist Stapelplatz für einen ergiebigen Korn- und Obstdistrikt und treibt bedeutenden Holzhandel. Eine spanische Mission wurde hier 1782 gegründet; die jetzige Kirche ist aus dem J. 1809.

Stage-Coaches ($ 1) fahren von San Buenaventura nach *Nordhoff* (180-360m; Oak Glen Cottages), 15 M. n.w. im *Ojai-Thale gelegen, umgeben von einem schönen Bergkranz, der im *Mt. Topotapa* (1830m) gipfelt. Das Thal wird als Winteraufenthalt von Brustleidenden besucht Reiche Flora.

Weiter dicht am Meere entlang; die Berge treten stellenweise soweit vor, daß für die Bahn kaum Raum bleibt (beste Aussichten links). 517 M. *Carpinteria;* 521 M. *Ortega;* 524 M. *Montecito* (S. 409).

532 M. **Santa Barbara** (**Arlington*, mit hübschen Anlagen, $ 2-4; *San Marcos*, von $ 2; *Commercial*, $ 2), Stadt von 5864 Einw., das „amerikanische Mentone“, auf der Küstenebene reizend gelegen, am Fuß der Vorhügel der *Santa Ynez Mts.*, die etwas weiter zurück aufsteigen und eine treffliche Schirmwand gegen die kalten N.- und O.-Winde bilden. Santa Barbara gilt für einen der angenehmsten Winteraufenthaltsorte Kaliforniens wegen seines milden, trockenen und gleichmäßigen Klimas (Durchschnittstemperatur im Winter 8-10, im Sommer 15-17° R.), seiner schönen Umgebung, der herrlichen Rosen und andern Blumen, des vorzüglichen Badestrandes und der guten Gesellschaft. Die 2 M. lange Hauptstraße ist mit Asphalt gepflastert und von stattlichen Geschäftshäusern eingefaßt. Die meisten Privathäuser liegen in hübschen Gärten.

Hauptsehenswürdigkeit ist die alte *Mission, von Padre Junipero Serra (S. 405) 1786 gegründet, auf einer Anhöhe ¾ M. n. von der Stadt gelegen und mit dem beim Arlington Hotel von der Hauptstraße r. abzweigenden Tramway zu erreichen (Endstation dicht bei der Mission). Besucher werden 8.30-11 Vm. und 2-4, So. 3.30-4.30 Nm. zugelassen (Frauen nur zur Kirche; kl. Trkg.). Gezeigt werden die einfache weißangestrichene Kirche (mit einigen Bildern), Refectorium, Schlafsaal und Garten. Ungefähr ein Dutzend alter Mönche in Franziskanerkutten sind noch übrig. Prächtige Aussicht (namentlich vom Kirchturm) auf Santa Barbara und den Großen Ocean mit seinen fernen Inseln. An der Mauer c. 100m hinter der Mission eine Sonnenuhr mit der Inschrift: „Lux dei vitae vitam monstrat sed umbra horam atque fidem docet.“

Nach dem Besuch der Mission steige man den malerischen *Mission Cañon* hinter derselben hinan, über die Brücke, dann l. (Handweiser „Up the Cañon"). Hübsche Wasserfälle.

Herrliche *Aussicht auf die Stadt, den Ocean, die Inseln, die Küste und das Gebirge von den schönen Anlagen bei dem Hause des *Mr. Dibley*, auf der Höhe im W. der Bucht (frei zugänglich).

In einem hübschen Thal 4 M. ö. von Santa Barbara liegt **Montecito** (vgl. S. 408), mit zahlreichen schönen Gärten. In einem derselben *La Parra Grande* („die große Rebe"), die ein Spalier von 18m im Quadrat bedeckt, einen Stamm von 1,2m im Durchmesser hat und jährlich 8000 Pfund Trauben liefert. — Auf einem Hügel 1 M. ö. von Montecito (Handweiser) entspringen die *Hot Springs* (426m; 36-38° R. warm), von wo man in 1/4 St. zum *Look-Out Point* hinansteigt, mit einer der schönsten Aussichten in der ganzen Gegend. — Der *San Ysidro Ranch* (Farm), 1 M. jenseit Montecito, hat herrliche Orangen- und Limonen-Haine. — *La Piedra Pintada* („der gemalte Fels"), auf den Santa Ynez Mts., am obern Ende des Montecito-Thals, ist ein interessanter Überrest aus der Urzeit der einheimischen Kunst.

Lohnende Ausflüge von Santa Barbara ferner zum *Sycamore Cañon* (2 M.), *Bartlett's Cañon* (10 M.), *Glen Annie* (13 M.), den *Cathedral Oaks* (6 M.), *Goleta* (8 M.), *Ortega Hill* (5 M.), *Hollister's Ranch* (12 M.), mit schöner Dattelpalmen-Allee, *Cooper's Ranch* (15 M.), mit großem Olivenhain, und *Santa Cruz Valley* (15 M.), mit zwei alten Missionen. — In der Nähe der Stadt bemerkenswert die chinesischen Gemüsegärten, die Felder von Pampas-Gras (wegen seiner Wedel kultiviert) und die Walnußhaine. Blumen gedeihen hier in üppiger Fülle; bei einer Blumenausstellung in Santa Barbara wurden 150 Rosensorten ausgestellt, die alle in einem einzigen Garten am gleichen Morgen abgeschnitten waren. — Das merkwürdige Nest der Minierspinne findet man bei Santa Barbara häufig.

Ocean-Yachten machen Ausflüge, auf meist vollkommen ruhigem Meere, nach verschiedenen Punkten der Küste und den Inseln *Santa Cruz* (26 M.) und *Santa Rosa* (31 M.). Die schönen Abalone-Muscheln werden auf diesen Inseln in Menge gefunden. — 10 M. n.w. von Santa Barbara und 1½ M. vom Ufer entspringt im Meere eine starke Petroleumquelle, deren Öl man bei ruhigem Wetter auf der Oberfläche des Wassers schwimmen sieht.

Dampfboote gehen regelmäßig von Santa Barbara nach *San Francisco* (S. 394), *San Diego* (S. 413), *San Pedro* (S. 410) etc.

Stage-Coach von Santa Barbara täglich nach (55 M.) *Los Olivos* (S. 404); Abfahrt 8 U. Vm., Mittagshalt bei **Home Station* (75 c.), Ankunft 4.30 Nm. (Office im Commercial Hotel, Fahrpreis $4). Diese Route, die das *Santa Ynez*-Gebirge auf dem *San Marcos Pass* überschreitet, bildet einen lohnenden Rückweg nach San Francisco für Reisende, die nicht auf demselben Wege, auf dem sie gekommen sind, dorthin zurückkehren wollen.

Von Santa Barbara geht die Bahn weiter bis (14 M.) *Elwood*, von wo sie bis *Los Olivos* (S. 404) fortgesetzt werden soll.

Los Angeles. — Bahnhöfe. *Southern Pacific*, Fifth Str.; *Southern California*, Santa Fé Ave.; *Los Angeles Terminal*, E. First Str.; *Redondo*, Ecke von Jefferson Str. und Grand Ave. im s.w. Teil der Stadt.

Hotels. Hollenbeck, von $3, Z. von $1; Westminster, von $2½, Z. von $1; Nadeau, $2½, Z. von $1; Hoffman, $1½-2. — Illich's Restaurant.

Tramways (5 c.) in den Hauptstraßen und nach den Vorstädten.

Post Office, Main Str. nahe bei Fifth Str.

Los Angeles (weiches g) oder *La Puebla de la Reina de Los Angeles* („Stadt der Königin der Engel"), die Hauptstadt von Süd-Kalifornien, liegt an dem Flüßchen *Los Angeles*, 20 M. oberhalb seiner Mündung und in direkter Linie 15 M. vom Großen Ocean. Es wurde

von den Spaniern 1781 gegründet und gelangte 1846 in amerikanischen Besitz, war aber von geringer Bedeutung bis zum Beginn der 80er Jahre, seit welcher Zeit es an Einwohnerzahl und Wohlstand rasch zugenommen hat. Die Bevölkerung stieg von 11183 im J. 1880 auf 50395 im J. 1890, und die Adobéhäuser haben fast überall massiven Steinbauten oder Villen in geschmackvoller Holzarchitektur Platz gemacht.

Los Angeles ist ein wichtiges Bahncentrum und ein Hauptstapelplatz für den berühmten kalifornischen Obstbau. Die Ebenen und Thäler ringsum sind mit Rebengärten, Orangen- und Obsthainen bedeckt. Der Gesamtwert der in Süd-Kalifornien gezogenen Früchte belief sich 1891 auf $ 6000000; an Apfelsinen wurden von Los Angeles allein für $ 1250000 versandt. Auch reiche Petroleum- und Asphalt-Lager finden sich in der Umgebung.

Obschon kein spezifischer Winterkurort wie andere südkalifornische Orte, hat Los Angeles ein mildes und gleichmäßiges Klima, mit gelegentlichen kühlen Nächten (Durchschnittstemperatur im Jan. 9°, August 17° R.). Die Stadt, namentlich die Wohnungsviertel, ist in tropischer Vegetation fast vergraben; rasch wachsende Eukalypten, zierliche Pfefferbäume, hier und da Palmen, Norfolk-Island Pinien, Eichen, Gummibäume, Orangenbäume, Rosen, Geranien, Aloës, Bananen, Callas und Granatbäume wachsen hier in üppiger Fülle.

Main Street scheidet die Stadt in eine ö. und w. Hälfte und enthält zahlreiche stattliche Bauten, darunter das *Federal Building* und die *Post Office*. In Temple Str. das *County Court House;* in Broadway die *City Hall*. Ein großartiger *Tramway-Viadukt* überspannt in San Fernando Str. die Eisenbahngeleise an der O.-Seite der Stadt. Die Stadt besitzt zwei *Theater*, sechs *Parke* und zwei *Rennbahnen*. Man besichtige auch einen der offnen *Zanjas* oder Bewässerungskanäle in den Vorstädten.

Von Los Angeles nach Santa Monica, 15 M., Southern Pacific Railway oder Los Angeles & Pacific Railroad in 3/4 St. — Die Bahn führt an dem großen *National Soldiers' Home* vorbei. — **Santa Monica** (*Arcadia*, $ 2-3), besuchtes Seebad, hat einen schönen sandigen Strand mit vorzüglichem Wellenschlag.

Von Los Angeles nach Redondo Beach, Redondo Railway (18 M.) oder Southern California Railway (23 M.) in 3/4 St. — 12 M. *Inglewood*, freundlicher Ort mit vielen Villen. — **Redondo Beach** (*Redondo Beach Hotel*, $ 3-5; *Ocean View*, $ 2) ist gleichfalls ein angenehmes und viel besuchtes Seebad mit schönem Strande und guter Gelegenheit zu Bootfahrten und Fischfang. Das große *Chautauqua Assembly Building* (S. 249) hat Raum für 4000 Zuhörer.

Von Los Angeles nach San Pedro, 25 M., Southern Pacific Railway in 1 St. — 6 M. *Florence*, Knotenpunkt der Bahn nach San Diego (S. 413); 11 M. *Compton;* 21 M. *Thenard*, Station für den Badeort (4 M.) *Long Beach* (Bay View Ho.; Pavilion); 22 M. *Wilmington*, kl. Seehafen. — 25 M. **San Pedro** (*Hotel Metropole*), mit 1240 Einw., der Hafenort für Los Angeles, hat einen mit einem Aufwand von über $ 1000000 verbesserten Hafen, der für Schiffe von 6m Tiefgang zugänglich ist. Dampfboote fahren von hier regelmäßig nach San Francisco, Santa Barbara, San Diego etc. Lohnender Ausflug nach der Felseninsel **Santa Catalina* (25 M.; Hotel im Dorf *Avalon*).

Von Los Angeles nach *Pasadena* und *San Bernardino* s. S. 411; nach *San Diego* s. S. 415; nach *Saugus (Santa Barbara* und *San Francisco)* s. S. 407; nach *San Gabriel* und *Colton* (*New Orleans* etc.) s. R. 96.

93. Von Los Angeles nach Pasadena, San Bernardino und Barstow.

142 M. Southern California Railway bis (10 M.) *Pasadena* in 1/2 St. (Fahrpreis 25 c., Retourbillet 35 c.), bis (61 M.) *San Bernardino* in 2-2 1/2 St. (Fahrpreis $ 1.75), bis (142 M.) *Barstow* in 6 St. (Fahrpreis $ 6.60).

Pasadena ist auch mit dem *Los Angeles Terminal Railway* (Schmalspurbahn) und *San Bernardino* mit dem *Southern Pacific Railway* über *Colton* zu erreichen (s. S. 410).

Los Angeles s. S. 409. Die Bahn führt im Thal des *Arroyo Seco* („trockener Fluß") hinan. — 9 M. *Raymond*, Haltstelle für das *Raymond Hotel* (s. unten).

10 M. **Pasadena** (250m; **Raymond*, $ 4 1/2, s. oben; *Hotel Green*, $ 3-5, *Carleton*, diese beiden in der Stadt; *The Painter*, $ 2 1/2), kleine Stadt und Kurort mit (1890) 4882 Einw., liegt in der Thalsohle des fruchtbaren *San Gabriel Valley*, c. 8 M. vom Fuß der *Sierra Madre* (600-3300m). An der O.-Seite auf einem Hügel das große *Raymond Hotel*, mit reizenden Anlagen und herrlicher Aussicht über das Thal mit seinen glänzend-grünen Orangenwäldern bis zu der schneegekrönten Mauer der Sierra Madre. *Mt. San Antonio* (S. 412), in der San Bernardino-Kette, ragt n.ö. über die Sierra Madre hervor, während am s.ö. Horizont die *San Jacinto Peaks* (S. 423) sichtbar sind. Im S. und SW. dehnt sich der Ocean mit den Felseninseln *Santa Catalina* (S. 410) und *San Clemente aus.*

Die Stadt ist gut gebaut und besitzt gute *Schulen*, stattliche *Kirchen*, eine öffentliche *Bibliothek*, ein *Opernhaus* etc. Das *Museum der Pasadena-Akademie der Wissenschaften* enthält eine sehenswerte Sammlung vou Altertümern, sowie von Versteinerungen und andern naturhistor. Gegenständen. Die Straßen und Gärten prangen in reicher südlicher Vegetation: Eukalyptus, Pfefferbäumen, Oliven, Limonen- und Orangenbäumen, Korkeichen, Gummibäumen, Dattel- und Fächerpalmen, Bananen, Guavas, japan. Persimonbäumen, Akazien und andern Bäumen und Sträuchern mannigfachster Art.

Umgebungen (vgl. „All about Pasadena", von *C. F. Holder*). Einer der lohnendsten Ausflüge von Pasadena ist die Besteigung des ***Wilson Peak** (1706m), die meist mit Wagen oder Omnibus bis zum Beginn des Reitwegs und von da bis zum Gipfel zu Esel („burro", tägl. $ 2) ausgeführt wird (Seilbahn und Hotel projektiert). Eine gute, bei *Eaton Cañon* (5 M. von Pasadena) beginnende Fahrstraße führt zum (9 M.) Gipfel des an den Wilson Peak angrenzenden *Mt. Harvard* (1524m; Camp Wilson, das ganze Jahr geöffnet), von wo der erstere leicht zu erreichen ist. Die *Aussicht ist sehr schön und umfassend. Wilson's Peak ist mehrfach zu wichtigen astronom. Beobachtungen benutzt worden und eine Sternwarte soll hier gebaut werden. Auch von *Santa Anita* (S. 412) werden beide Gipfel häufig bestiegen. — S.w. führt von Pasadena eine Fahrstraße durch große Orangenhaine nach der (3 M.) **San Gabriel Mission* (S. 422). — Andre lohnende und leicht zu erreichende Punkte bei Pasadena sind *Stoneman's Ranch*, mit schönen Orangenhainen, 1 M. südl.; *Sunny Slope Winery*, 4 M. s.ö.; die *Shorb* oder *San Gabriel Winery*, 2 M. südl., angeblich die größte der Welt; *Baldwin's Ranch*, 5 M. ö., mit Gestüt und Rennbahn (Station *Santa Anita*, S. 412); *Millard Cañon*, 4 M. n.; *Arroyo Seco Cañon* und das *Devil's Gate* (Tramway), 4 M. n.w.; die *Straußenfarm* (Eintr. 25 c.), 1 1/2 M. n.w.; die *Sierra Madre Villa* (Hotel, von $ 2 1/2), 6 M. n.ö., am Fuß der Sierra Madre Aussicht); *Linda Vista*, 2 M. n.ö.; und *La Canada Valley*, 4 1/4 M. n.w.

(Tramway). Gute Kletterer mögen den *Mt. Disappointment* (1585m) und *Brown's Peak* (1615m) ersteigen (mit Führer). *Mt. San Antonio* (*Old Baldy*, 3090m) wird am besten von *N. Ontario* (s. unten) bestiegen.

Der Jagdliebhaber findet in der Umgebung von Pasadena reiche Beute, in den abgelegenen Schlupfwinkeln der Berge selbst Bären. Auch Hetzjagden auf Hasen und Kaninchen werden veranstaltet.

Der *Los Angeles Terminal Railway* geht weiter bis (6 M.) *Altadena* (548m), wo im Winter weite Flächen mit bunten Mohnblüten bedeckt sind.

Weiter in ö. Richtung. 13 M. *Lamanda Park* (529m) ist nächste Station für die (3 M.) *Sierra Madre* und ($1^1/_2$ M.) *Sierra Madre Villa.* 15 M. *Santa Anita;* 19 M. *Monrovia* (Grand View Hotel); 25 M. *Azusa* (Hotel); 25 M. *Glendora;* 35 M. *Pomona* (vgl. S. 422). — 41 M. *North Ontario* ist ein guter Ausgangspunkt für die Besteigung des *Mt. San Antonio* (s. oben; 9 M. weit Fahrweg durch den *San Antonio Cañon*, dann per „burro").

61 M. **San Bernardino** (425m; *Hotel Steward*, American und Europ. Plan; *Southern Hotel*, \$ $1^1/_2$-2; *Bahnrestaur.*), betriebsames Städtchen von 4012 Einw., in schöner Lage am O.-Rande des gleichnam. Thals, im N. von der im *Mt. San Bernardino* (2535m) gipfelnden Bergkette überragt. Die Stadt wurde 1851 von den Mormonen gegründet und hat sich als Mittelpunkt eines ergiebigen Obstbezirks rasch gehoben. Sie ist Knotenpunkt der Santa Fé Linie nach *San Diego* und *National City* (s. R. 94).

Von San Bernardino nach San Diego (142 M.) und National City (148 M.), Eisenbahn in $5^1/_2$ St. — Bei (3 M.) *Colton* kreuzt diese Bahn den Southern Pacific Railway (S. 423). — 6 M. *East Riverside* ist Knotenpunkt einer Bahn nach (24 M.) *Perris* (Zweigbahn nach *San Jacinto*) und (51 M.) *Temecuta.* — 9 M. **Riverside** (266m; *Glenwood Hotel*, \$ $2^1/_2$-$3^1/_2$; *Arlington*, *Temescal*, \$ 2-3), Stadt von 4683 Einw., von Touristen und Kranken viel besucht, ist in sehr großartigem Maßstabe angelegt, mit schönen Alleen und Zierbäumen. * *Magnolia Avenue*, mit ihren Doppelreihen von Pfefferbäumen, ist 8 M. lang und 40m breit. Riverside ist das Centrum der kernlosen Nabel-Orangenkultur und die Orangenhaine in seiner Umgebung bieten mit ihren massenhaften Früchten ein prächtiges Bild. Die San Bernardino-Kette ist vom Scheitel bis zur Sohle sichtbar. — 25 M. *South Riverside* (183m). Jenseit (28 M.) *Rincon* (149m) erreicht die Bahn den *Santa Ana River* und führt durch den *Santa Ana Cañon.* Bei (47 M.) *Orange* mündet sie in die Bahn nach San Diego (S. 413).

Eine landschaftlich zum Teil schöne Verbindungsbahn führt von San Bernardino nach (9 M.) *Redlands*, (13 M.) *Mentone*, (19 M.) *Highlands*, (24 M.) *Arrowhead* und zurück nach (27 M.) *San Bernardino.* — **Redlands** (410m; *Windsor*, \$ 2-3; *Terrace Villa*, *Terracina Ho.*, \$ 2), gleichfalls mit bedeutender Orangenzucht (1904 Einw.), liegt reizend an den Abhängen der Vorhügel, mit schönen Blicken auf die *San Bernardino Mts.* (N.) und die *San Jacinto Mts.* (S.). — *Arrowhead* ist Station für die besuchten **Arrowhead Hot Springs** (620m; *Hotel*, \$ $2^1/_2$).

Coaches fahren von San Bernardino nach (30 M.) *Bear Valley* (1950m), wo durch Eindämmung einer Bergschlucht ein mächtiges Reservoir angelegt worden ist.

Die Bahn nach Barstow steigt von San Bernardino n. zur Paßhöhe der *San Bernardino-Kette* (1164m), die sie jenseit (80 M.) *Cajon* („Cahon") erreicht. Auf der andern Seite senkt sie sich in die *Mojave-Wüste* (S. 381, 407) und folgt von (105 M.) *Victor* an dem *Mojave River.* — 121 M. *Point of Rocks;* 130 M. *Cottonwood.*

142 M. *Barstow*, s. S. 381.

94. Von Los Angeles nach San Diego und National City. Coronado Beach.

132 M. Southern California Railway bis (126 M.) *San Diego* in 4½ St. (Fahrpreis $5, Schlafwagen $1.50, Chair-Car 25 c.) und bis (132 M.) *National City* in 4¾ St. (gleiche Preise).

Los Angeles s. S. 409. — 2. M. *Ballona Junction*, für die Bahn nach *Redondo Beach* (S. 410). Die Bahn führt durch Orangen- und Walnußhaine, dann über Grasboden. Guter Blick l. über die Vorhügel hinweg auf die *Sierra Madre* (S. 412). — Jenseit (7 M.) *Bandini* über den *San Gabriel River*. — 13 M. *Santa Fé Springs*; 26 M. *Anaheim* (Hofel del Campo), freundliches Städtchen mit bedeutender Orangenkultur. Vor (31 M.) *Orange* (55m; Palmyra), wo die Bahn von San Bernardino einmündet (s. oben), über das breite sandige Bett des *Santa Ana River*. Überall schöne Orangenhaine. — 34 M. *Santa Ana* ist Knotenpunkt einer kurzen Linie nach *Newport*, am Großen Ocean. — 41 M. *Modjeska*. Jenseit (42 M.) *El Toro* (129m) senkt sich die Bahn durch eine wellenförmige grüne Landschaft. Bei (56 M.) *Capistrano* l. die Ruinen der *Mission von San Juan Capistrano*, 1806 gegründet und 1812 durch ein Erdbeben zerstört. Bei (59 M.) *San Juan* erreicht man den Ocean, den man von hier an unmittelbar zur R. hat. — 85 M. *Oceanside* (South Pacific Hotel, $2) ist Knotenpunkt einer Bahn nach (13 M.) *De Luz*. Von hier kann man die Überreste der (4 M.) *Mission San Luis Rey de Francia* besuchen. — Von (86 M.) *Escondido Junction* führt eine Zweigbahn nach (17 M.) *Escondido*. R. schöne Blicke auf das Meer. — 123 M. *Old Town of San Diego* (s. unten).

126 M. **San Diego** (*Florence*, auf einem Hügel über der Stadt schön gelegen, $2½; *Brewster*, $2½-5; *Horton*, in der Stadt, von Kaufleuten besucht, $2-3), Stadt von 16159 Einw., war wie viele andre kalifornische Städte Gegenstand einer Spekulation („boom"), die zur Abgrenzung von Straßen und Bauplätzen an Stellen geführt hat, welche voraussichtlich noch auf lange Zeit hinaus Weideland bleiben werden. Sie liegt an der *Bucht von San Diego* und hat nächst San Francisco den besten Hafen an der pacifischen Küste. Dampfboote gehen regelmäßig nach San Pedro (S. 410), San Francisco, Central- und Süd-Amerika etc., und Segelschiffe nach Hawaii, Australien und vielen kalifornischen Häfen, während durchgehende Züge über die Santa Fé Route in 4 Tagen Chicago erreichen. Das Klima ist mild und gleichmäßig (Durchschnittstemperatur im Jan. 9°, August 16°R.), die Umgebung überaus fruchtbar. Die nachstehenden Ausflüge sind von *Coronado Beach* (s. unten) ebensogut zu machen wie von San Diego.

9 M. n. von San Diego liegt die alte *Mission San Diego*, die erste Niederlassung weißer Männer in Kalifornien (1769), mit ergiebigen Olivenhainen. Man erreicht sie entweder mit elektr. Trambahn bis zu dem (5 M.) das *Mission Valley* überschauenden Hügel, von da zu Esel (burro); oder man macht den ganzen Weg zu Wagen, mit Abstieg über die steile „*Mission Grade*". Zu Wagen kann man den Rückweg über die *Altstadt San Diego*

nehmen, die ursprüngliche Ansiedelung, mit ihren Adobéhäusern, den spanischen Kirchenglocken (100 Jahr alt) und einer Missionsschule für indianische und weiße Kinder. — Andre lohnende Punkte sind *Paradise Valley*, 6 M.; *Pacific Beach* (11 M.), mit Dampftrambahn zu erreichen; der *Süßwasser-Damm* (13 M. ö.), 120m lang, 27m hoch und 4-14m breit, der ein Wasser-Reservoir mit einer Aufnahmefähigkeit von 6000 Millionen Gallonen abschließt; *La Jolla Cave* („Hoya"), 14 M. n.; und *El Cajon* („Cahon") *Valley*, 15 M. n.ö.

Coronado Beach, auf einer kleinen Halbinsel unmittelbar gegenüber von San Diego gelegen, dessen Bucht sie nach dem Ocean hin abschließt, ist vom Bahnhof San Diego mit Tramway (5 c.), Fähre (5 c.) und die an diese anschließende Dampfmotorbahn bis zum Hotel (5 c.) zu erreichen (Hotelomnibus vom Bahnhof zum Hotel 50 c., inclus. Fähre and Handgepäck). Coronado Beach besteht aus einem schmalen etwa 12 M. langen Sandstreifen, der sich vom Festlande nach N. vorschiebt und in zwei je 1$^1/_2$ Sq.-M. großen Ausweitungen, der *North* und *South Beach*, endet. Letztere, gegenüber von Point Loma (s. unten), bildet die S.-Spitze der Einfahrt in die San Diego Bay und ist noch eine Sand- und Geröllwüste. South Beach ist dagegen zum Teil stadtartig angelegt und enthält ein paar Hotels, einige hundert Cottages, eine Dampfmotorbahn, schöne Bäume, Gärten etc. Die ständige Bevölkerung beträgt ungefähr 2000 Seelen. Das ***Coronado Beach Hotel** ($ 3-6), in schöner Lage dicht beim Meere und dem trefflichen Strande, ist eins der größten und besten Hotels in Kalifornien (vom Turm schöne *Aussicht). Beim Hotel Salzwasser-Teiche zum Baden im Sommer und Winter, während Dampf-Yachten, Schaluppen und Boote zu Meerfahrten einladen. Blumen gedeihen herrlich an Colorado Beach und die Blumenbeete beim Hotel sind von einer erstaunlichen Pracht. — Das *Hotel Josephine* ($ 2) hat keine Aussicht auf das Meer.

Das **Klima** von Coronado Beach ist mild, trocken und gleichmäßig (Durchschnittstemperatur im Winter 9°, Frühjahr 12°, Sommer 16°, Herbst 14,5°R.). Die täglichen Temperaturschwankungen sind sehr gering und betragen in 24 St. zwischen dem höchsten und niedrigsten Thermometerstande nie über 10°. Die durchschnittliche jährliche Regenmenge beträgt 0,25m, die Zahl der Regentage 34. Das *Coronado Mineralwasser*, jetzt viel versandt, ist bei Leber- und Nierenkrankheiten wirksam.

Besuchenswerte Punkte an South Beach sind die *Straußen* (Ostrich)-*Farm* (Eintr. 25 c.) und der schöne **Botanische Garten* ($^1/_4$ St. vom Coronado Beach Hotel; Station der Dampfmotorbahn zur Fähre). Dem Hotel gegenüber ein *Museum* kalifornischer Merkwürdigkeiten (Eintr. 25 c.). — Eine Dampfmotorbahn führt über die Halbinsel nach (14 M.) *National City* (s. unten), von da am Strande entlang nach San Diego zurück. — Lohnende Aussicht von *Point Loma*, nördl. von der Einfahrt in die San Diego Bay, mit Boot bis *Ballast Point* oder mit Wagen von San Diego zu erreichen. Der höhere der beiden hier stehenden Leuchttürme, 150m ü. M., ist angeblich der höchstgelegene der Welt.

Die Bahn erreicht ihre Endstation in (132 M.) **National City** (*International Hotel*, $ 2-3), einem neuentstandenen kleinen Ort (1353 Einw.), der durch eine Dampfmotorbahn mit dem (19 M.) mexikanischen Grenzstädtchen *Tia Juana* verbunden ist. 1$^1/_2$ M. n.ö. von National City liegt *Mrs. Pott's Sanitarium.*

95. Das Yosemite-Thal.

Eintrittsrouten. Der gewöhnliche und zweckmäßigste Weg zum Yosemite Valley ist der S. 416 beschriebene über *Berenda* und *Raymond* (44 St.). Man kann auch über *Stockton* und *Milton* (31 St.; s. unten) hingelangen und ist diese Route allenfalls für die Rückkehr nach San Francisco zu empfehlen. Rundreisebillette für die Tour von San Francisco zum Yosemite und zurück werden von der *Yosemite Stage & Turnpike Co.* (Office 631 Market Str.) für $ 50 ($ 40 falls man hin und zurück über Stockton geht) ausgegeben; ähnliche Billette sind in Los Angeles etc. zu bekommen. Ausflüge zu den Hauptpunkten des Thals kosten, mit Pferd und Führer für 3 Tage, $ 8. Es ist ratsam, die Billette einige Tage im voraus zu nehmen, da die Anzahl der Omnibusplätze eine beschränkte ist; die gleiche Vorsicht beobachte man bei der Rückfahrt. [Wer auf der Route über Stockton und Milton zum Yosemite will, fährt mit Bahn von San Francisco nach (103 M., in 4 St.) *Stockton* (S. 365) und von da nach (30 M., in 1 St.) *Milton;* von hier mit Stage nach (41 M., in 10 St.) *Priest's*, wo übernachtet wird. Am nächsten Morgen wird früh aufgebrochen und die noch übrigen 50 M. in 10stünd. Fahrt zurückgelegt. Bei der Rückfahrt übernachtet man in *Chinese Camp* (S. 365), 29 M. von Milton.]

Hotels. Die beiden Hotels im Thale selbst ($ 3-4 täglich) sind nicht so luxuriös wie die im Yellowstone Park (S. 344), gewähren aber vollkommen ausreichende Unterkunft. Auch an den Haltestellen der Stages auf dem Wege ins Thal finden sich recht gute Hotels, sowie zwei kleine Whser. beim Glacier Point (S. 420) und dem Nevada Fall (S. 421).

Reiseplan. Die Reisezeit für das Yosemite beginnt am 1. April und endet am 1. November. Mitte Mai ist vielleicht die beste Zeit für einen Besuch des Thals, da die Fahrwege dann in der Regel schnee- und staubfrei sind, die Temperatur bei Tage angenehm warm und Nachts kühl ist, die Wasserfälle noch wasserreich, die Bergspitzen und Schluchten noch vielfach mit Schnee bedeckt sind und wilde Blumen in Menge blühen. Andrerseits können einzelne Pfade wegen des Schnees noch unpassierbar sein. „Campers“ (S. 148) besuchen das Thal gewöhnlich im Juni, Juli oder August; geeignete Lagerplätze werden ihnen angewiesen. Man kann alle in der Regel besuchten Punkte in drei Tagen abmachen, doch ist es ratsam, mindestens eine Woche auf das Thal zu verwenden. Wer nur zu einem einzigen Ausflug Zeit hat, möge den zum Glacier Point wählen, da man von hier einen Überblick über das Thal selbst, die Sierra Nevada und die Vernal und Nevada Fälle hat. An Wichtigkeit folgen zunächst die ebengenannten Fälle, Eagle Peak und der Yosemite-Fall, und Cloud's Rest (für Rüstigere). Niemand versäume das Schauspiel des Sonnenaufgangs in Mirror Lake (leicht am gleichen Tage mit irgend einem der andern Ausflüge zu besuchen, mit Ausnahme der allerlängsten). Die Taxen für Pferde, Maultiere, Wagen und Führer sind mäßig und durch den Board of Commissioners festgesetzt (Tarif in den Hotels). Die Fahrstraßen im Thalboden sind gut, die Gebirgspfade meist treffliche Reitwege, obschon ängstliche oder zum Schwindel geneigte Personen beim Bergabsteigen manchmal das Reiten besser unterlassen und zu Fuß gehen werden. Die *Führer* ($ 3) sind in der Regel höflich und dienstfertig, aber mit den bessern Schweizer Führern an Intelligenz und Landeskunde nicht zu vergleichen; ihre Thätigkeit beschränkt sich bei den fast überall guten und nicht zu verfehlenden Wegen meist darauf, daß sie auf die Pferde aufpassen.

Litteratur. Das Hauptwerk über das Yosemite ist das „Yo Semite Guide-book“ von *Prof. I. D. Whitney* (in drei Ausgaben erschienen, aber gegenwärtig vergriffen). Vgl. auch *J. M. Hutching's* „In the Heart of the Sierras“. Ein guter kleiner Führer ist der von *Lewis Stornoway* (Murdock & Co., San Francisco; Preis 50 c.). Vorzügliche Karten des Yosemite Valley haben das U. S. Corps of Engineers (Wheeler Survey) und der Geological Survey of California herausgegeben. Gute Photographieen bei Taber & Co. in San Francisco und bei George Fiske, im Thal selbst. — Der Botaniker wird im Yosemite reiche Ausbeute finden; die Menge und Verschiedenartigkeit der hier blühenden wilden Blumen ist erstaunlich. Auch Jagd und Fischfang sind ergiebig.

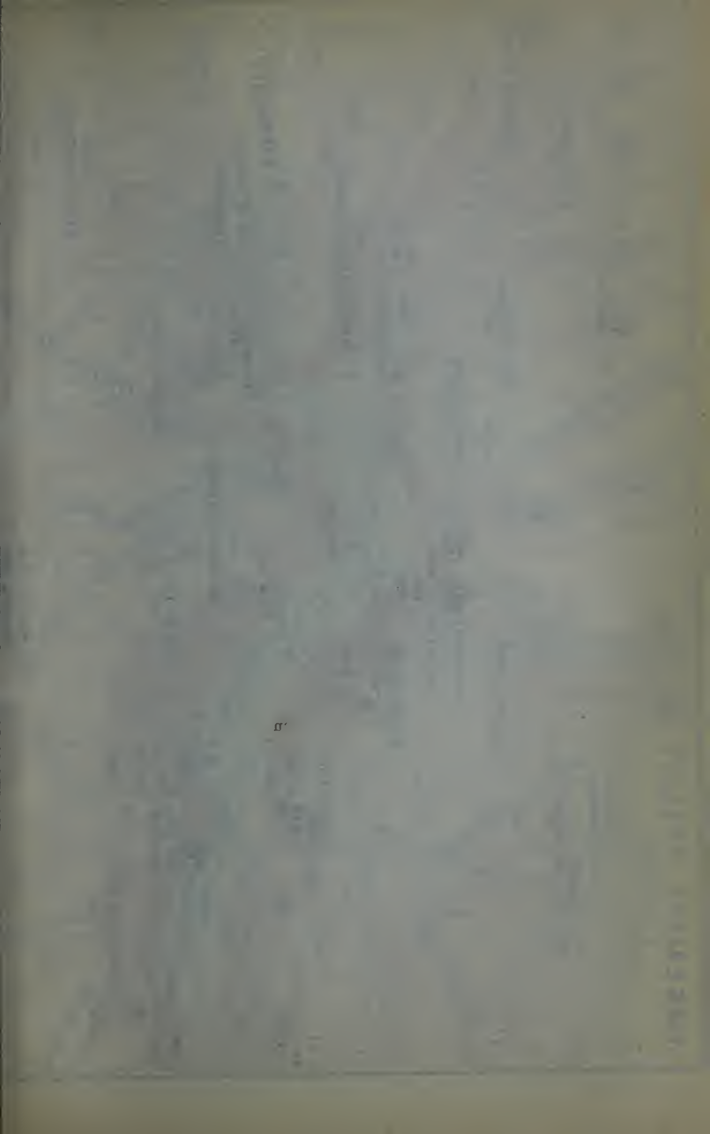
Nach dem jetzigen Fahrplan fährt der Zug von *Berenda* (S. 406) in der Frühe ab und erreicht (22 M.) *Raymond* rechtzeitig zum Frühstück im Hotel ($1; teuer). Hier verlassen die Reisenden die Bahn und besteigen die Stages, nachdem ihnen die Plätze, die sie bis zum Ende der Fahrt beizubehalten haben, nach der Nummernfolge angewiesen worden sind. Der erste Teil der Fahrt ist im ganzen einförmig, dabei im Sommer heiß und staubig. Jenseit (14 M.) *Grub Gulch* führt eine lange Holzleitung („Flume"), zur Hinabschaffung der Baumstämme von den Bergen angelegt, eine Zeit lang neben der Straße her. R. eine zur Zeit nicht betriebene Goldmine.

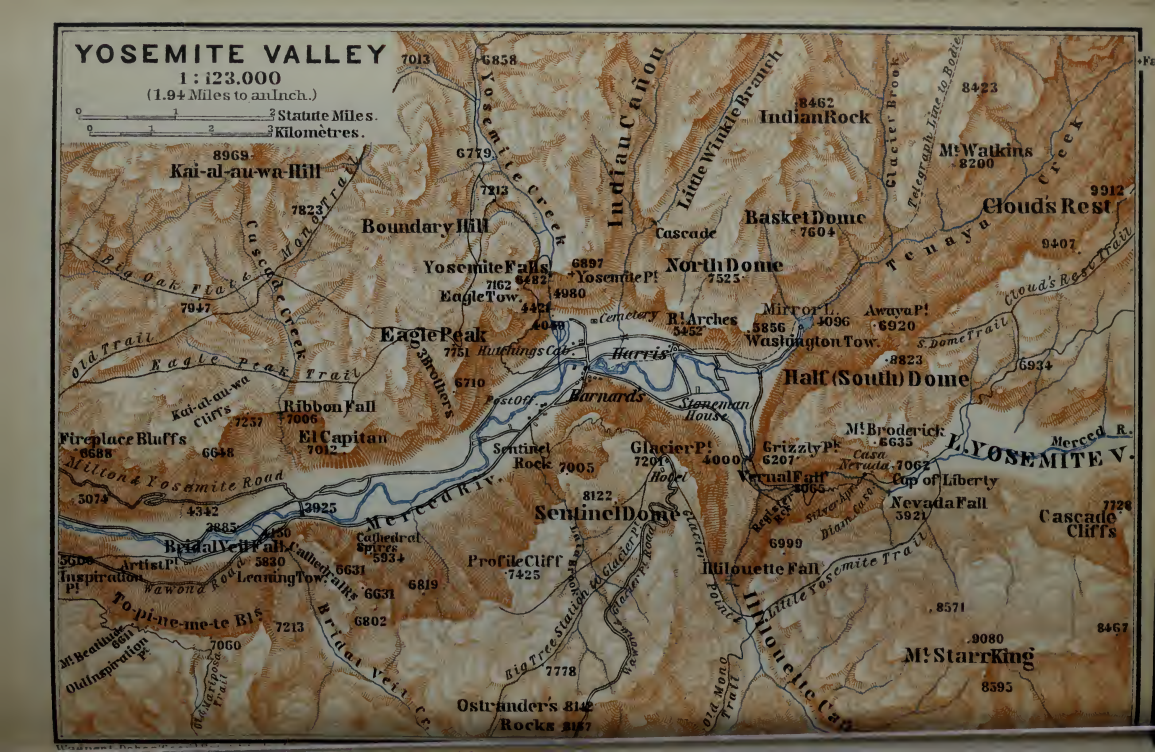
25 M. **Grant's Sulphur Springs** (*Hotel*, $3, M. $1) ist Mittagsstation. Die Quellen sind unbedeutend. — Die Landschaft gewinnt nun an Reiz. Vom *Look-out Point* schöner Rückblick über die Ebene bis zu den Küstenhügeln. Schöne Bäume umsäumen die Straße, darunter Lambertskiefern, Cedern, Fichten und Eichen, sowie hübsche blütentragende Bäume und Sträucher, z. B. die virginische Hundsbeere (Cornus Florida), die kalifornische Pavie (Aesculus Californica) und der kalifornische Flieder (Ceanothus integerrimus). Auch die merkwürdig gewundene rotstämmige Manzanita (Arctostaphylos glauca) kommt häufig vor.

36 M. **Wawona** oder **Big Tree Station** (1195m; *Hotel*, $4, Z., Ab. u. F. $3½), die Nachtstation der Stages, am S.-Arm des *Merced River* (S. 417) schön gelegen, ist auch für längern Aufenthalt geeignet. Die Hauptsehenswürdigkeit in der Umgebung ist der *Mariposahain von Riesenbäumen*, 7 M. s.w., den die Yosemite-Reisenden in der Regel auf dem Rückwege besuchen. — Die Fahrstraßen von *Merced* (S. 406) und *Madera* (S. 406), auf denen vereinzelte Besucher zum Yosemite gelangen, vereinigen sich hier mit der unsern.

Die ***Mariposa Grove of Big Trees** (1980m), nach ihrer Lage in Mariposa („Schmetterling") County so benannt, bedeckt einen Landstrich von 4 Sq.-M., der als Staatspark reserviert ist. Die Grove besteht aus zwei scharf abgegrenzten, ½ M. von einander entfernten Gruppen. Der *Untere Hain*, den man zuerst erreicht, enthält gegen 100 schöne Exemplare der *Sequoia gigantea* (S. 365), darunter den „Grizzly Giant", den größten von allen, mit einem Umfang von 29m und einem Durchmesser von 9,4m. Sein Hauptast, 60m vom Erdboden, ist 2m dick. Beim Ansteigen zum *Obern Hain*, der aus 365 Riesenbäumen besteht, führt die Straße durch einen 3m hohen und ebenso breiten Tunnel, der mitten durch eine lebende Sequoia (8m im Durchmesser) gehauen ist. Der Wagen fährt an fast allen größern Bäumen der Grove vorüber, deren Namen und Maßverhältnisse der Kutscher angiebt. Etwa 10 Bäume sind über 75m hoch (der höchste 82m) und ungefähr 20 haben einen Umfang von mehr als 18m (drei über 27m). Der Calaveras-Hain (S. 365) hat höhere Bäume als sie in der Mariposa Grove vorkommen, aber letztere hat die dicksten Stämme. Viele der schönsten Bäume sind durch Feuer beschädigt worden. Das Holz sowohl der *Sequoia gigantea* wie der *Sequoia sempervirens* („Redwood", Rottanne; vgl. S. 365, 405) ist leicht zu bearbeiten, dauerhaft und einer hohen Politur fähig. Kleine daraus verfertigte Gegenstände kann man in dem Pavillon in der obern Grove kaufen.

Eine gute Straße (7 M.) führt vom Wawona-Hotel auf den w. aufsteigenden ***Signal Peak** (2395m), mit prächtiger Aussicht auf das San Joaquin-Thal und zahllose Gipfel der Sierra Nevada. — Die **Chilnooalna Falls* (90m hoch), 5 M. n.ö., sind auf gutem Reitweg zu erreichen und verdienen einen Besuch.





YOSEMITE VALLEY
1 : 123.000
(1.94 Miles to an Inch.)
Statute Miles.
Kilomètres.
Kai-al-au-wa-Hill
8969
7823
Boundary Hill
Yosemite Falls
Eagle Tow.
Eagle Peak
Yosemite Pt
Yosemite Creek
Indian Cañon
Little Winkle Branch
Indian Rock
8462
Glacier Brook
Telegraph Line to Bodie
Mt Watkins
8200
8423
Clouds Rest
9912
Tenaya Creek
Basket Dome
7604
Cascade
North Dome
7525
Mirror L.
Awaya Pt
6920
Cloud's Rest Trail
S. Dome Trail
R. Arches
Washington Tow.
Half (South) Dome
8823
6934
Cemetery
Harris
Hutchings Cab.
Barnard's
Post Off.
Stoneman House
3 Brothers
Big Oak Flat & Mono Trail
Cascade Creek
Old Trail
Eagle Peak Trail
Kai-al-au-wa Cliffs
Ribbon Fall
El Capitan
Fireplace Bluffs
Milton & Yosemite Road
Merced Riv.
Sentinel Rock
Glacier Pt
Hotel
Sentinel Dome
Grizzly Pk
Vernal Fall
Mt Broderick
Casa Nevada
Cap of Liberty
Nevada Fall
E. Yosemite V.
Merced R.
Cascade Cliffs
Register Rck
Silver Apron
Diamond Cascade
Illilouette Fall
Little Yosemite Trail
Glacier Point
Illilouette Can.
Old Mono Trail
Mt Starr King
Bridal Veil Fall
Cathedral Spires
Cathedral Rks
Leaning Tow.
Profile Cliff
Artist Pt
Inspiration Pt
Wawona Road
To-pi-ne-me-te Bls
Bridal Veil Cr.
Big Tree Station to Glacier Pt
Glacier Pt Road
Wawona
Ostrander's Rocks
Mt Beatitude
Old Inspiration Pt
Old Mariposa Trail
7013
6858
6779
7213
6897
7162
6482
4980
4421
4040
7947
7751
6710
7257
7006
7012
6688
6648
5856
5452
4096
7005
8122
7201
4000
6207
6635
7062
5065
3921
6999
7728
9407
8571
9080
8467
8595
5074
4342
3925
3885
5830
6631
6819
6802
7213
7060
5934
7425
7778
6611

Wawona ist ein guter Standort für Jäger (zuweilen Bären) und Angler. Beim Hotel das Atelier des durch seine Bilder aus dem Yosemite bekannten *Mr. Thomas Hill.* Getrocknete und von Mrs. Hill jr. geschmackvoll aufgeklebte Blumen sind hier käuflich zu haben.

Jenseit Wawona wird die Landschaft großartig. Die Straße steigt steil bergan, mit einer Reihenfolge schöner Aussichten, und erreicht eine Höhe von 1980m. Der Abstieg ist kaum weniger steil. Bei (47 M.) *Eleven Mile Station* werden die Pferde gewechselt. Bei (51 M.) *Chinquapin Station* zweigt die direkte Straße zum *Glacier Point* r. ab (s. S. 420). Ungefähr 9 M. weiter erreicht man ***Inspiration Point** (1700m), wo der erste Blick auf das Thal sich öffnet, mit El Capitan l., den Cathedral Spires und Sentinel Dome r., und Half Dome und North Dome im Hintergrund. Dann in vielen Windungen bergab, mit herrlichen Blicken über das Thal. In der Thalsohle angelangt, überschreitet man am Fuß der *Cathedral Rocks* (S. 419) den *Bridal Veil Creek* gleich unterhalb des gleichnam. Falls (S. 419); vorn der imposante *El Capitan* (S. 418), daneben l. der *Ribbon Fall* (S. 418). Bei der *El Capitan-Brücke* mündet l. die Straße von Milton (S. 415). Weiter am l. Ufer des *Merced* (am andern Ufer die alte Straße); n.ö. öffnet sich ein Fernblick auf die *Yosemite-Fälle* (S. 418). — 63 M. *Yosemite Village* (1220m), mit *Barnard's Hotel* ($ 4) und der Office des Aufsehers des Thals (S. 415).

64 M. *Stoneman House* ($ 4), die Endstation der Stage-Route (Ankunft 1.30 Nm.), nahe dem O.-Ende des Thales schön gelegen.

Das ****Yosemite Valley** (spr. Yosémity, „großer Grislibär") ist eine Schlucht (Cañon) am W.-Abhang der Sierra Nevada, vom *Merced River* durchflossen und von fast senkrechten Felswänden eingeschlossen. Die fast ebene Thalsohle ist 8 M. lang und liegt c. 1200m ü. M., während die in einem Abstand von $^1/_2$-2 M. sie umschließenden Felsmauern 9-1500m höher aufsteigen. An mehrern Punkten stürzen mächtige Wasserfälle über die Felswände in das Thal hinab. Der parkähnliche Thalboden ist mit üppigem blumenreichen Rasen und mit schönen Bäumen und Sträuchern bedeckt, während der smaragdgrüne Merced ihn bald ruhigen Laufs, bald über Klippen schäumend durchfließt. Von der Thalsohle aus sieht der Besucher nach keiner Richtung einen Ausweg und fühlt sich von der übrigen Welt vollständig abgeschnitten. Kein schweizerisches Thal vereinigt auf so kleinem Raum eine solche Fülle und Mannigfaltigkeit großartiger und wildromantischer Landschaften wie das Yosemite.

Die Entstehung des Thals wurde anfangs auf Erosion oder Gletscherthätigkeit zurückgeführt; doch hat Prof. Whitney nachgewiesen, daß es höchst wahrscheinlich durch gewaltige Erschütterungen entstanden ist, die die Berge auseinander spalteten. Die herabgestürzten Felsmassen wurden durch die Thätigkeit des Flusses allmählich mit Geröll ausgefüllt, bis sich schließlich der jetzt vorhandene ebene Thalboden bildete. Geologisch gehören die Berge des Yosemite der Granitformation an.

Das Yosemite-Thal wurde, soviel man weiß, von weißen Männern zuerst 1851 erblickt, wo eine kleine Abteilung Soldaten bei der Verfolgung von Indianern hierhergeriet. Die erste Ansiedlung entstand 1857; andre folgten bald, als die Wunder des Thals bekannt wurden und Touristen hierherzuströmen begannen. Im J. 1864 wurde eine Kongreßakte angenommen, die das Thal mit seiner Umgebung im Umkreise von 2 M. dem Staate Kalifornien als *Staatspark* übergab. Derselbe steht unter der Verwaltung eines Gouverneurs und eines Ausschusses von Kommissären, die an Ort und Stelle durch den Aufseher (Guardian) des Thales vertreten werden (Mr. Galen Clark; Bureau bei Barnard's Hotel, s. oben). Der State Park ist vom *Yosemite National Park* eingeschlossen, der die gesamte Wasserscheide der Flüsse des Thals umfaßt. Von den Ureinwohnern des Thales sind noch ein paar Dutzend sog. *Digger (Shoshone)-Indianer* übrig. Sie gehören der niedrigsten Klasse der Rothäute an und nähren sich von Wurzeln, Eicheln und Fischen.

Eine der großartigsten und überraschendsten Erscheinungen des Thals ist die ***El Capitan** genannte Felsklippe, die als n.w. Eckpfeiler des Cañon kühn hervortritt. Dieselbe gehört keineswegs zu den höchsten Gipfeln des Yosemite, obschon sie bis zu 1000m über dem Thalboden aufsteigt, sondern bringt ihre Wirkung durch ihre dominierende Stellung, ihre majestätische Form, ihre nackten und senkrechten Wände und die Enge des vor ihr liegenden Thales hervor. Sie hat zwei Seiten, die eine nach W., die andre nach S., die fast rechtwinklig zusammenstoßen. Der Gipfel ist nur mit langer und beschwerlicher Kletterarbeit zu erreichen und wird selten bestiegen. Der *Ribbon Fall* oder die *Virgin's Tears* stürzt unmittelbar w. vom Capitan 490m hoch über die Felsen hinab, ist aber nur im Frühjahr schön, im Sommer unbedeutend. — Ö. von El Capitan ragen die schönen Felsgipfel der **Three Brothers** auf, deren höchster, der *Eagle Peak* (1198m), als vorzüglicher Aussichtspunkt auf S. 421 erwähnt ist. — In dem Winkel ö. vom Eagle Peak, fast in der Mitte des Thals, stürzen die ****Yosemite-Fälle** in drei Absätzen mit einer Gesamthöhe von 790m in das Thal hinab. Der *Obere Fall* hat einen senkrechten Sturz von 450m; der *Mittlere Fall* besteht aus drei kleineren Fällen mit einer Gesamthöhe von 187m; der *Untere Fall* ist 120m hoch. Dies ist der höchste Fall der Welt mit einer auch nur annähernd ähnlichen Wassermasse und bildet im Frühjahr, wo der Bach am obern Rande der Fälle über 10m breit ist, eine der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten des Thals, schwindet aber im Sommer zusammen. Im Winter bildet sich am Fuß des obern Falls ein prächtiger 150m hoher Eiskegel. Fußpfad zum Beginn der Fälle s. S. 421. — Der Vorsprung ö. von den Yosemite-Fällen, **Yosemite Point** (980m), gewährt eine herrliche Aussicht (vgl. S. 421). Ö. davon zieht sich der *Indian Cañon* hinab. Die Felswand auf der andern Seite dieses Cañons führt nach ihren halbrunden Aushöhlungen den Namen der **Royal Arches**. Daneben,

an der Abzweigung des Tenaya Cañon (S. 422), steigt der *Washington Tower* oder *Column* (730m) auf, ein Vorsprung oder Ausläufer des gewaltigen *North Dome* (1087m).

Wir sind nun am obern Ende des eigentlichen Yosemite-Thals angelangt, wo es sich in die drei engen Cañons des *Tenaya* oder N.-Arms des Merced im N., des eigentlichen *Merced* in der Mitte, und des *Illilouette* oder S.-Arms des Merced im S. verzweigt (S. 422). S. vom Tenaya Cañon, gegenüber dem North Dome, erhebt sich als östl. Abschluß des Yosemite der merkwürdig geformte ***South** oder **Half Dome** (1443m), der durch die unglaubliche Kühnheit seiner Gestalt Erstaunen und Bewunderung erregt. Der Half Dome wurde zuerst 1875 von einem gewissen Anderson mittels eines Seils erstiegen, das an in die Felsen getriebenen Eisenstiften befestigt war, doch ist dasselbe nicht mehr vorhanden und der Half Dome gegenwärtig unbesteigbar. — SW. vom Half Dome an der Ecke zwischen den Tenaya und Merced Cañons erhebt sich *Grizzly Peak*, ein düsterer, bewaldeter und fast unersteigbarer Gipfel.

Am Merced Cañon vorübergehend (in demselben die *Vernal* und *Nevada Fälle*, S. 420), gelangt man zur S.-Wand des Yosemite, deren erster (östlichster) Gipfel ***Glacier Point** (990m) ist, der schönste und am häufigsten besuchte Aussichtspunkt des Thals (Beschreibung des Weges und der Aussicht s. S. 420). — Vom Glacier Point nach W. läuft die Thalwand c. 1 M. weit in beinah gerader Richtung und ist hier fast ganz mit Geröll bedeckt. Oberhalb der Felsmauer, aber vom Thal etwas zurückliegend, steigt der **Sentinel Dome** (1268m) auf (umfassende Aussicht, vgl. S. 420). Die Felsmauer endet w. im **Sentinel Rock** (928m), dem auffallendsten Felsen an der S.-Wand des Thals (Besteigung für geübte Alpinisten nicht schwierig). Nach W. hin folgen nun die schlanken *Cathedral Spires* (816m und 786m), an die sich die imposanten ***Cathedral Rocks** (810m), gerade gegenüber von El Capitan anschließen. Über die W.-Seite des untern Teils dieser Felsen stürzt der ***Bridal Veil Fall,** den manche für den schönsten des Thals halten. Er hat einen senkrechten Sturz von 215m bei einer Breite von 15-20 m. Der Name kommt wahrscheinlich von seiner Gestalt, die wenn der Wind ihn auf die Seite weht, einem weißen Schleier gleicht. Wie die übrigen Fälle verliert er an Schönheit je weiter der Sommer vorrückt. Zwischen 4 u. 6 Nm. bildet sich über dem Fall meist ein schöner Regenbogen.

Obige Übersicht umfaßt die Hauptpunkte im Thale selbst oder seiner unmittelbaren Nähe. Nachstehend folgt eine kurze Beschreibung der zu ihnen führenden Wege, sowie einer Anzahl anderer Punkte, die nicht im Thale liegen aber gewöhnlich von hier aus besucht werden. Das Stoneman House (S. 417) ist als Ausgangspunkt angenommen. Über Pferde, Führer etc. vgl. S. 415.

*Lower Round Drive (12-20 M.) im Thalboden (Fahrpreis $ 2½ pro Person; mit Mirror Lake und Cascade Falls $ 3½). Diese Fahrt gewährt einen guten Überblick über die Wunder des Yosemite, kann aber, da man die meisten derselben bei der Stagefahrt (s. oben) ebensogut sieht,

bei beschränkter Zeit bei Seite gelassen werden. Die Fahrt geht am Fuß der *Yosemite* und *Bridal Veil Fälle* vorbei (s. oben; man richte die Abfahrt so ein, daß man Nachmittags den Regenbogen beim letztern sieht). Die *Cascade Falls*, c. 3½ M. unterhalb des Bridal Veil Fall, liegen außerhalb des eigentlichen Thals. *Mirror Lake* (S. 421) liegt 2 M. n.ö. vom Stoneman House.

Glacier Point (5½M., Pferd $ 3). Der Pfad (gut angelegt, aber zu Pferde für zum Schwindel Geneigte teilweise unangenehm, namentlich beim Abstieg; zu Fuß durchaus gefahrlos und nicht sehr steil) beginnt am Fuß des Sentinel Rock, 1 M. w. vom Stoneman House, das in der Regel einen Wagen bis hierhin ohne Extrabezahlung schickt, und steigt die steile Felswand im Zickzack hinan. In ⅔ der Höhe erreicht man *Union Point*, mit schöner Aussicht; dicht dabei die seltsame *Agassiz-Säule.* ****Glacier Point** (990m), an einer Fahnenstange kenntlich und durch ein eisernes Geländer zwischen zwei Felsen geschützt, beherrscht einen herrlichen Überblick fast über das ganze Thal, dessen Boden senkrecht unter uns liegt. Ein paar Schritte vom Felsrande steht das kleine und anspruchslose, aber ganz gute *Glacier Point Hotel* ($ 3, M. $ 1). Von der Vorhalle prachtvolle Aussicht auf den Merced Cañon mit den Vernal und Nevada Fällen und der Cap of Liberty, den Half Dome und die *Hohe Sierra* mit (von r. nach l.) Mt. Starr King, Red Mt., Grey Mt., Mt. Clark, Mt. Ritter (ganz in der Ferne), Mt. Florence, Mt. Mc Clure, Tenaya Peak und Mt. Lyell. — Glacier Point ist auch auf der Fahrstraße von *Wawona* (S. 417) zu erreichen, doch nimmt diese umständliche Fahrt 2 Tage statt 4-5 Stunden in Anspruch. Man kann auch über den *Nevada Fall* (S. 421) hingelangen, und wer oben übernachtet, möge auf diesem Wege zurückkehren. Fast jeden Abend wird hier (nach vorherigem Hornsignal) ein Feuerwerk mittels über die Felsen herabgeworfener Brände veranstaltet, das von unten gut zu sehen ist. — Der **Sentinel Dome** (1268m; S. 419), 1¼ M. vom Glacier Point, ist von dort zu Fuß oder Pferde leicht zu erreichen (keine Extrabezahlung). Vom Sentinel Dome kann man bis zu den (1½ M.) sog. *Fissures* weitergehen (Pferd 75 c. extra; vom Stoneman House $ 3.75).

Vernal und Nevada Fälle (4½ M.; $ 3). Der treffliche *Anderson Trail*, ein breiter und bequemer Weg, der bis zum Vernal Fall ganz unbedenklich ist, beginnt 1¼ M. s. ö. vom Stoneman House und windet sich um den Abhang des *Grizzly Peak* (S. 419), an dem r. in schönen Stromschnellen hinabstürzenden *Merced* entlang. Guter Fernblick r. auf die *Illilouette-Fälle* (S. 421). 5 M. unterhalb des Vernal-Falls kreuzt man den Fluß auf einer Brücke, die vielleicht den besten Blick auf den Fall bietet. Jenseit der Brücke beim sog. *Register-Rock* gabelt sich der Weg; der Pfad l. führt zu dem flachen *Lady Franklin Rock*, am Fuß des (2 M.) prächtig grünen ***Vernal-Fall**, der über 100m h. und 21-24m br. senkrecht hinabstürzt. Dahinter erhebt sich die malerische **Cap of Liberty* (2152m). Schwindelfreie können zum obern Rande des Falls mittels einer Anzahl eiserner Leitern hinansteigen, die an der Felswand neben dem Fall befestigt sind (wasserdichter Überzieher ratsam). — Vom Register Rock beschreibt der Pfad (jetzt schmaler und steiler) einen weiten Bogen nach rechts bevor er den obern Rand des Vernal-Falls erreicht, wo der flache Fels, mit einer natürlichen Schutzmauer, das Herantreten an den Rand des Wasserfalls gestattet. Gleich oberhalb liegt der schöne **Emerald Pool.* Halbwegs zwischen dem obern Ende des Vernal- und dem untern des Nevada-Falls tritt der Pfad wieder auf das andere Ufer des Flusses. Oberhalb der Brücke die **Diamond Cascade*, unterhalb der **Silver Apron.* Nahe beim Fuß des Nevada-Falls (3¾ M.) steht die kleine *Casa Nevada* (416m über dem Thal; Erfr. und Nachtquartier), mit schönem Blick auf den prächtigen ***Nevada-Fall**, der einen schrägen Sturz von über 186m Höhe bildet und den Bridal Veil und Yosemite Fällen ebenbürtig ist. — Die meisten Besucher kehren hier um, wer aber Zeit und Kraft hat, möge auf steilem Pfade zum (¼ St.) obern Rande des Nevada-Falls hinansteigen.

Der Pfad zum Little Yosemite und Cloud's Rest (s. S. 421) zweigt l. ab ehe man die Brücke oberhalb des Falls erreicht. — Jenseit der Brücke führt der Pfad weiter am Abhang des *Mt. Starr King* (2750m) entlang, zum

(12 M.; 17 M. vom Hotel, Pferd $ 6) *Glacier Point* (S. 420; bei ausreichender Zeit ganz empfehlenswert). Man übernachtet dann im Glacier Point Hotel (S. 420).. Der Weg überschreitet den *Illiloutte* unmittelbar oberhalb der Fälle (s. unten).

Eagle Peak und Yosemite-Fälle (7-7½ M.; Pferd $ 3). Um den Trail nach Eagle Peak zu erreichen, einen steilen aber gut angelegten Reitweg (nicht so schwindlig wie der Weg nach Glacier Point), kreuzt man die Brücke hinter Barnard's Hotel (S. 417), wendet sich etwas weiter l. und überschreitet die Brücke über den von den Yosemite-Fallen kommenden Bach. 5 Min. jenseit dieser Brücke (c. 2 M. vom Stoneman Ho.) zweigt der Pfad l. ab, steigt- auf- und abwärts über die den Falls Cañon umsäumenden Klippen und führt dann zu einem (1½ St.) Vorsprung am Fuß des ****Obern Yosemite-Falls** (S. 418) hinab. Man klimmt über die Felsen und nähert sich dem Fall, soweit man es kann und die Wasserstaubwolken es gestatten. Der Eindruck, den die ungeheure Wucht des gewaltigen Falls hervorbringt, ist überwältigend. Dem Pfade weiter folgend, hält man sich l., wo ein Pfad r. zum obern Rande der Yosemite-Fälle abzweigt, bei der nächsten Gabelung nochmals l. (r. der Weg zum Lake Tenaya). Die Aussicht vom ***Eagle Peak** (1198m; S. 418) ist nach W. ausgedehnter als die vom Glacier Point und umfaßt einige Gipfel des Centralkammes. — Bei ausreichender Zeit ist es unbedingt ratsam, den Besuch des oberen Randes des Yosemite-Falls mit diesem Ausflug zu verbinden. Der Blick auf den Fall von oben ist in seiner Art ebenso großartig wie von unten. Ein großer Felsblock c. 10m unterhalb der Brücke oberhalb des Falls, auf der l. (S.) Seite des Bachs, bewegt sich ruck- oder stoßweise in unregelmäßigen Pausen, wie man es wahrnehmen kann wenn man sich an ihn lehnt, vermutlich eine Wirkung des Wassers, das tief unten in irgend eine Höhle stürzt. — Am andern Ufer führt der Pfad von der Brücke zum *Yosemite Point* (S. 419), mit ähnlicher Aussicht wie von Eagle Peak. Falls Zeit und Kraft nicht zum Besuch beider Punkte ausreichen, möge man die Yosemite-Fälle und Yosemite Point dem Eagle Peak vorziehen.

***Mirror Lake** (Wagen $ 1), ein kl. Wasserbecken 2 M. n. ö. vom Stoneman House, an der Mündung des Tenaya Cañon, wird wegen der wundervollen Spiegelungen des North und South Dome und des Mt. Watkins besucht. Die Oberfläche des Sees ist früh Morgens in der Regel am ruhigsten und man pflegt in ihm den Aufgang der Sonne über dem Half Dome zu sehen (im Sommer c. 8 Vm.). Auch die Reflexe bei Mondschein sind schön.

Cloud's Rest (10-11 M.; Pferd $ 5). Sehr lohnender Ausflug für rüstige Wanderer, in einer langen Tagestour auszuführen (10-12 St.), bequemer aber mit Übernachten in der *Casa Nevada* (S. 420). Der Pfad ist gut und unschwierig, aber in der frühen Jahreszeit zuweilen wegen Schnee ungangbar. — Vom Stoneman House bis zu der Stelle, wo der Weg zum obern Nevada-Fall abzweigt, s. S. 420. Etwas weiter zweigt r. ab der Pfad nach dem sog. *Little Yosemite* (1823m; S. 422). ***Cloud's Rest** (1760m über dem Thal und 2977m ü. M.) beherrscht einen herrlichen Überblick über die Felswände des Yosemite und die Hohe Sierra. Unmittelbar s. w. erhebt sich der Half Dome; n., jenseit des Tenaya Cañon, Mt. Watkins (s. unten). Die Hauptgipfel der Sierra sind (von N. nach S.) Mt. Hoffman, Tenaya Peak (darunter Tenaya Lake), die Cathedral, Mt. Dana, Mt. Gibbs, Mt. Lyell, Mt. Clark und Mt. Starr King (s. S. 420).

Fälle des Illilouette (2½ M.). Die Fälle des **Illilouette** oder *Tululaweak* erreicht man, indem man auf ziemlich beschwerlichem Pfade den Cañon des Illilouette hinansteigt, der sich S. vom Merced Cañon öffnet (vgl. S. 419). Gesamthöhe der Fälle 190m; der Hauptfall ist 120m hoch. Auch auf dem Wege vom Nevada Fall zum Glacier Point (S. 420) kommt man daran verbei. Die meisten Besucher begnügen sich mit dem Fernblick vom Wege zum Vernal Fall (S. 420). Gutes Echo beim *Echo Wall* im Illilouette Cañon.

Mt. Watkins (1038m über dem Thal, 2307 ü. M.), an der N.-Seite des Tenaya Cañon, wird zuweilen von N. her erstiegen.

Zu den größern Touren in der Hohen Sierra, die bei längerm Aufenthalt im Yosemite-Thal auszuführen sind, gehören die nachstehenden.

Führer sind für dieselben unerläßlich und einige Übung im Bergsteigen ist wünschenswert. Dürftige Unterkunft für die Nacht ist in einzelnen Fällen zu erlangen; andernfalls muß man im Freien übernachten. — Ungefähr 12 M. n. vom Yosemite ist der *__Cañon des Tuólumne__ (vier Silben), eines hier parallel dem Merced fließenden Baches, der in großartiger Felsschlucht eine Reihe schöner Wasserfälle bildet. Der obere Teil des Cañon ist zu Pferde auf dem *Virginia Creek Trail* zu erreichen, der vom Wege zum Mono Lake beim Lake Tenaya (s. unten) abzweigt und bald die erste und oberste der drei malerischen Gruppen von Fällen erreicht, die innerhalb $1^1/_2$ M. über 600m h. hinabstürzen. Etwa 20 M. weiter abwärts ist das *__Hetch Hetchy__, ein Seitenstück des Yosemite, von kleineren Verhältnissen, aber diesem im ganzen sehr ähnlich, mit gewaltigen Felsen und schönen Wasserfällen. Es ist durch den Cañon nur schwer zu erreichen, wohl aber auf einem Pfade, der c. 20 M. von Priest's Hotel von der Straße nach Milton (S. 415) abzweigt. Proviant und Lagerutensilien sind für diesen Ausflug nötig. — **Lake Tenaya**, 17 M. vom Stoneman Ho. auf dem Eagle Peak-Wege (vgl. S. 421), liegt nahe dem obern Ende des Tenaya Cañons, inmitten eines imposanten Bergamphitheaters. *Tenaya Peak*, ö. vom See, ist ohne besondre Schwierigkeit zu ersteigen. Vom See führt der Weg weiter (l. der Virginia Creek Trail, s. oben) zu den (5 M.) *__Tuólumne Meadows__, am obern Ende des Tuólumne Cañon (s. oben). Die Umgebung ist großartig. Am obern Ende der Wiesen (5 M.) die *Soda Springs*, ein Lagerplatz wo man bei Besteigung des Mt. Dana oder Mt. Lyell (s. unten) in der Regel übernachtet. Der Trail führt weiter zum (20 M.) *Mono Lake.* — **Mt. Dana** (4030m; hin und zurück 3-4 Tage), der höchste Gipfel in der Nähe des Yosemite, wird meist von Soda Springs (s. oben) bestiegen und bietet keine hervorragende Schwierigkeit. Die Aussicht ist großartig. — **Mt. Lyell** (4020m) ist schwieriger und nur Geübten anzuraten (3-4 Tage; gleichfalls von Soda Springs). — **Mt. Hoffman** (3313m), mit sehr lohnender Aussicht, ist vom Tenaya-See in $^1/_2$ Tag zu erreichen. — Besucher des *Little Yosemite* (s. S. 421) können durch die Schlucht am obern Ende desselben an der *Silver Chain Cascade* vorbei bis zum *Lost Valley* vordringen (hin und zurück ein Tag).

96. Von San Francisco nach New Orleans.

2496 M. Southern Pacific Railway („Sunset Route") in c. 4 Tagen (Fahrpreis $ 67.50, Schlafwagen $ 13). Durchgehende Wagen.

Von San Francisco bis (482 M.) *Los Angeles* s. R. 93. Weiter in s.ö. Richtung durch das fruchtbare *San Gabriel Valley* (S. 411). — 492 M. *San Gabriel* (125m; Hotel San Gabriel, $ $2^1/_2$-$3^1/_2$), mit der 1771 gegründeten Mission de San Gabriel Arcangel. Die Missionskirche, 1804 von aus Spanien hergebrachtem Material erbaut, erblickt man vor der Einfahrt in den Bahnhof links. Die alten Missionsgärten und Weinberge verdienen einen Besuch. *Pasadena* (S. 411) liegt c. 3 M. n.w. Im N. und O. erhebt sich die Kette der *Sierra Madre* (S. 412). — 515 M. *Pomona* (262m; The Palomares, $ $2^1/_2$), freundliche Stadt von 3634 Einw., mit reichen Obstkulturen, im *San Bernardino Valley* (S. 412). — 521 M. *Ontario* (298m; Ontario, $2; South Pacific), Städtchen von 1064 E., in großartiger Landschaft. Die vier höchsten Berge Kaliforniens sind von hier sichtbar (Mt. San Bernardino und Grayback im O., San Jacinto im SO., Mt. San Antonio oder Old Baldy im N.). Ontario ist mit (7 M.) *North Ontario* (S. 412) durch die schöne, mit Eukalyptus und Pfefferbäumen bepflanzte und von einem „Gravity" Tramway befahrene *Euclid Avenue* verbunden.

540 M. **Colton** (294m; *Trans-Continental Hotel*, $ 2½-3; *Marlborough Ho.*, $ 2), Stadt von 1315 Einw. und Knotenpunkt der Bahnen n. nach *San Bernardino* (S. 412) und südl. nach *San Diego* (S. 413), zieht große Quantitäten von Früchten aller Art und ist durch seinen trefflichen schwarz und weißen Marmor bekannt. — Die Bahn beginnt nun rasch zum Rücken der *San Bernardino Mts.* anzusteigen, den sie bei (563 M.) *Beaumont* im *San Gorgonio-Passe* (780m) überschreitet, und senkt sich dann ebenso steil zur Coloradowüste hinab. R. die großartigen *San Jacinto Mts.* (höchster Gipfel 3349m), l. die San Bernardino-Kette.

Die **Colorado-Wüste**, die die Bahn nun auf einer Strecke von 150 M. durchzieht, ist ein unfruchtbarer sandiger Landstrich, der zum großen Teil unter dem Meeresniveau liegt (s. unten). Nur Kaktus und Yuccapalmen kommen hier fort. Der kalifornische Golf scheint sich einst bis zum San Gorgoniopaß ausgedehnt und bei seinem Zurückweichen einen großen salzigen Binnensee zurückgelassen zu haben, der allmählich austrocknete und die großen Salzlager bei Salton hinterließ (s. unten). — 569 M. *Banning* (707m); 575 M. *Cabazon* (542m); 583 M. *White Water* (342m). — Von (589 M.) *Palm Springs* (178m) führt eine Zweigbahn nach (17 M.) *Palm Valley* (Whs.) am ö. Fuß der San Jacinto Mts., mit dem einzigen freiwachsenden Dattelpalmenhain in Kalifornien und einer merkwürdigen warmen Sandquelle. Es wird jetzt zuweilen als Kurort besucht; auch Obstzucht wird mit Erfolg betrieben. — Bei (612 M.) *Indio* (Bahnrestaur.) liegt die Bahntrace 6m unter dem Meeresniveau und erreicht bei (637 M.) *Salton* ihren niedrigsten Punkt (80m unter dem Meere). Im J. 1890 wurde bei Salton durch den Colorado River ein 30 M. langer, 10 M. br. und über 1m tiefer See geschaffen und so die ehemaligen physikalischen Verhältnisse des Landes (s. oben) vorübergehend wiederhergestellt. — 661 M. *Volcano Springs* (68m ü. M.). — Bei (671 M.) *Flowing Well* ist die Bahn wieder 1,5m über dem Meeresniveau angelangt. — 703 M. *Cactus* (120m). Die Bahn überschreitet den *Colorado*, betritt *Arizona* (S. 380) und erreicht —

731 M. **Yuma** (42m; *Southern Pacific Hotel*, mit *Bahnrestaur.*, $ 2½), einen der heißesten Orte des Landes, von den spanischen Missionären 1700 gegründet, am Colorado gleich unterhalb seiner Vereinigung mit dem *Rio Gila* („Hila“) gelegen. Die mexikanische Grenze ist südl. nur 7 M. entfernt. Die *Yuma-Indianer*, von denen einige am Bahnhof Bogen und Pfeile etc. verkaufen, haben eine Reservation am Colorado n. von der Stadt. — Die Bahn führt nun ö. am Gila aufwärts durch die *Gila-Wüste*, einen öden und unfruchtbaren Landstrich. Viele Kakteen, darunter zahlreiche Exemplare des Säulenkaktus (Cereus giganteus; mexikan. sahuaro), der oft bis 12m hoch wird und einer korinthischen Säule mit Armleuchtern gleicht. Luftspiegelungen („Fata Morgana“) sind in dieser Gegend häufig zu sehen. R. erhebt sich die *Sierra de la Gila*, l. die *Castle*

Dome Mts., die *Eagle Tail Mts.* und andre Berge. 791 M. *Mohawk Summit* (165m); 854 M. *Gila Bend* (230m; Bahnrestaur.); 873 M. *Estrella* (463m). — Von (896 M.) *Maricopa* (358m) führt eine Zweigbahn n. nach (35 M.) **Phoenix** (*Commercial Hotel, Lemon Ho.*, $ 2½), der Hauptstadt von Arizona, mit 3152 Einw., im *Salt River Valley*. In der Nähe sind die Ruinen mehrerer prähistorischen Städte entdeckt worden.

Weiter in s. ö. Richtung, stets bergan. Von (917 M.) *Casa Grande* (425m; Fryer Hotel, $ 2) kann man (16 M. nördl.; Stage in 2 St.) die interessanten Reste des Pueblo *Casa Grande* oder *Chichitilaca* besuchen, mit gewaltigen Adobe-Mauern. — 982 M. **Tucson** (spr. Tuson; *St. Xavier*, $ 2½-3; *Palace; Bahnrestaur.*, $ 2-3), altertümlicher Ort spanischen Charakters mit 5150 Einw., ist die größte Stadt von Arizona und treibt bedeutenden Handel nach Mexiko. Hier befindet sich die *Territorial-Universität* und eine *Indianerschule*. 9 M. südl. die alte Missionskirche *St. Xavier*, gegen Ende des XVII. Jahrh. erbaut. — Jenseit Tucson r. die *Santa Rita Mts.*, im *Mt. Wrightson* (3140m) gipfelnd; l. die *Santa Catalina Mts.*

1029 M. *Benson* (1090m) ist Knotenpunkt der Atchison, Topeka & Santa Fé Linie nach *Guaymas* an der W.-Küste von Mexiko (Golf von Kalifornien). Bei (1050 M.) *Dragon Summit* (1406m) erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt vor Paisano (S. 425); dann wenig bergab. 1071 M. *Wilcox* (1267m); 1079 M. *Railroad Pass* (1340m); 1095 M. *Bowie* (1145m). Bei (1125 M.) *Stein's Pass* (1325m), in der *Peloncillo Range*, betritt man Neu-Mexiko (S. 378). — 1145 M. *Lordsburg* (1294m; Zweigbahn nach *Clifton*); 1175 M. *Wilna* (1388m). — 1204 M. *Deming* (1320m; Depot Hotel, $ 3), mit 1135 Einw., ist Knotenpunkt der Atchison, Topeka & Santa Fé Linie nach *Rincon* (für La Junta, Denver etc.), sowie einer Zweigbahn nach (48 M.) *Silver City*. — 1215 M. *Zuñi* (1275m; nicht mit dem S. 380 gen. Pueblo zu verwechseln). Jenseit (1288 M.) *Rogers* überschreitet die Bahn den *Rio Grande* und betritt *Texas* („Lone Star State“), den größten Staat der Union (265 780 Sq.-M; größer als Frankreich).

1293 M. **El Paso** (1132m; *Vendome*, $ 2½-3½; *Pierson; Bahnrestaur.*), Stadt von 10 338 Einw. am l. Ufer des Rio Grande, mit Silberschmelzhütten und Stockyards, ist als Stapelplatz des Handels zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko von Bedeutung. Gleich jenseit des Flusses liegt die mexikan. Stadt *Juarez* oder *El Paso del Norte*, mit El Paso durch einen „internationalen“ Tramway verbunden. El Paso ist der südl. Endpunkt der Atchison, Topeka & Santa Fé-Bahn (S. 379), der westl. Endpunkt des Texas & Pacific Railway (R. 97) und der nördl. Endpunkt des Mexican Central Railway (S. 449). — Die Eisenbahnzeit geht hier von „Pacific“ zur „Central“ Time über (2 St. früher); die Lokalzeit stimmt mit der „Gebirgs“-Zeit (vgl. S. XVIII).

Jenseit El Paso folgt die Bahn dem l. Ufer des Rio Grande, hier Grenze zwischen Texas und Mexiko. Vom Zuge aus sind gelegentlich Antilopen zu sehen. 1298 M. *Ysleta* (1117m); 1340 M. *Fort Hancock* (1073m). Die Bahn verläßt den Rio Grande und steigt in w. Richtung bergan. 1377 M. *Sierra Blanca* (1375m; Bahnrestaur.) ist Knotenpunkt des Texas Pacific Railway nach Fort Worth und Dallas (S. 430). — 1446 M. *Valentine* (1348m); 1481 M. *Marta* (1430m), Depot für das unweit nördl. gelegene *Fort Davis.* — 1495 M. *Paisano* (1548m), Kulminationspunkt des Southern Pacific Railway zwischen San Francisco und New Orleans (322m höher als der Tehachapi-Paß, S. 407). Schöne Gebirgsscenerie. — 1556 M. *Haymond* (1184m); 1601 M. *Sanderson* (947m; Bahnrestaur.); 1674 M. *Langtry* (402m), ein Militärposten. Der Rio Grande wird wieder sichtbar. Jenseit (1685 M.) *Shumla* (433m) auf schöner 660m l. und 100m h. Cantileverbrücke (einer der höchsten der Welt) über den *Pecos River.* — Bei (1695 M.) *Painted Cave* (305 m), im Cañon des Rio Grande, eine große Höhle mit merkwürdigen noch unenträtselten Hieroglyphen. — Vor (1735 M.) *Devil's River* (295m) erblickt man l. die seltsamen *Palisaden*, im *Castle Rock Cañon.* Jenseit (1749 M.) *Del Rio* (290m; Hotel Val Verde, $\$1^1/_2$) verläßt die Bahn den Rio Grande und führt in w. Richtung durch Prairieland. — Von (1786 M.) *Spofford Junction* (309m) führt eine Bahn nach (34 M.) *Eagle Pass*, dem Ausgangspunkt des Mexican International Railway nach *Mexiko* (S. 448). — 1826 M. *Uvalde* (283m); 1879 M. *Dunlay* (308m).

1919 M. **San Antonio** (208m; *Menger*, \$3-5; *Maverick*, $\$2^1/_2$-4; *Southern*, *Mahncke*, \$2; *Bahnrestaur.*), die bedeutendste Stadt von Texas, die „Wiege texanischer Freiheit“, ist eine gut gebaute Stadt von ausgesprochen spanischem Charakter, am *San Antonio River*, der mit seinem Nebenfluß, dem kleinen *San Pedro River*, die Stadt in drei Teile teilt. San Antonio ist ein sehr bedeutender Woll-, Pferde-, Maultier- und Viehmarkt und ein wichtiges Bahncentrum, zugleich Hauptquartier des Department of Texas, einer der wichtigsten Militärstationen der Union. Die Einwohner (1890 37673) bestehen zu fast gleichen Teilen aus Amerikanern, Mexikanern und Deutschen, sowie einer kleinen Anzahl von Farbigen. San Antonio ist eine der interessantesten Städte des Landes und lohnt einen eintägigen Aufenthalt. Es wird auch als Winteraufenthalt besucht (Durchschnittstemperatur im Sommer 22°, im Winter 9° R.).

San Antonio de Bexar wurde von den Spaniern um 1690-1700 gegründet und vereinigte wie die meisten ihrer Ansiedlungen den Charakter eines *Presidio* oder Militärpostens mit dem einer Mission (*San Antonio de Valero*). Das hervorragendste Ereignis in seiner Geschichte ist der sog. „Fall des Alamo“ im J. 1837. Texas hatte 1836 seine Unabhängigkeit von Mexiko erklärt und letzteres entsandte eine Armee unter Santa Ana, um die Rebellen zu unterwerfen. Die Avantgarde von 4000 Mann erreichte San Antonio am 22. Febr. und fand die befestigte Kirche des Alamo (s. unten) von 145 Amerikanern unter Travis, Bowie und Davy Crockett besetzt, die die Übergabe verweigerten. Nach 12tägiger Belagerung wurde die Kirche am 6. März mit Sturm genommen und alle von der tapfern kleinen Schar noch Übrigen

niedergemacht. „Gedenke des Alamo" war in den nachfolgenden Kämpfen ein zündendes Losungswort.

Die Kirche der Mission del Alamo, auf der *Alamo Plaza* in dem Stadtteil auf der O.-Seite des San Antonioflusses, ist ein niedriges festes Adobégebäude mit sehr dicken Mauern, dessen Name davon herrührt, daß es in einem Hain von Alamo- oder kanadischen Pappelbäumen (Cottonwood Trees, Populus monilifera) lag. Die Kirche wurde 1644 erbaut, in der Folge aber vielfach geändert und wird jetzt als Nationaldenkmal in Stand gehalten (Zutritt frei). — Am N.-Ende der Alamo Plaza, in Houston Street, das stattliche neue *Federal Building.* An der W.-Seite der *San Antonio Club* und das *Grand Opera House.*

Folgt man Houston Str. nach l. (W.), so erreicht man auf der andern Seite des San Antonioflusses *Soledad Street*, die l. zum Hauptplatz *(Plaza de Las Yslas)* mit hübschen Gartenanlagen führt. An der W.-Seite steht die Kathedrale San Fernando, die in ihrer jetzigen Gestalt wesentlich aus den J. 1868-73 herrührt, aber Teile des ältern Baus in sich schließt, in welchem Santa Ana 1837 sein Hauptquartier hatte. — W. von der Kathedrale liegt die Military Plaza *(Plaza de Armas)* mit der großen neuen *City Hall.*

Der Militärposten *(Fort Sam Houston)*, mit einer Besatzung von 600 Mann, in schöner Lage auf *Government Hill*, 1 M. n. von der Stadt, verdient einen Besuch (Parade mit Musik fast täglich). Der 27m h. Turm in der Mitte bietet eine herrliche *Aussicht auf die Stadt und ihre Umgebung.

Bei einem Aufenthalt in San Antonio ist der Besuch einiger der andern alten spanischen Missionen nicht zu versäumen. Die *erste* und *zweite Mission* (s. unten) werden am meisten besucht, doch besichtige man bei ausreichender Zeit auch die *dritte* und *vierte.* In einer Fahrt von 5-6 St. kann man alle vier abmachen.

Die **Mission de la Concepcion** oder *erste Mission*, 2¼ M. südl. von der Stadt (durch Garden Str.), wurde 1731-52 erbaut und ist wohl erhalten. Die Kirche hat zwei West-Türme und in der Mitte eine Kuppel. Man beachte die Skulpturen an der W.-Thür — Die **Mission San Jose de Aguayo** oder *zweite Mission*, 4 M. südl. von der Stadt, stammt aus den J. 1720-31 und ist die schönste von allen. Bemerkenswert sind namentlich die W.-Fassade der Kirche, sowie die Thür, Fenster und Kapitäle der kleinen Taufkapelle. W. von der Kirche das *Mission Granary* (Vorratshaus), mit gewölbter steinerner Decke und Strebepfeilern (jetzt als Wohnhaus benutzt). Die Befestigungslinie des Missionsvierecks ist durch Adobéhütten verdeckt, die auf ihren Trümmern erbaut sind. — Die **Mission San Juan de Capistrano** oder *dritte Mission*, 6 M. südl. von San Antonio, wurde 1731 errichtet. Ihre Verschanzungen sind wohl erhalten und die verfallene Kirche, Kapelle und Kornkammer sehenswert. 10 Min. entfernt ein alter *Aquädukt*, der die vierte Mission mit Wasser versorgt. — Die **Mission San Francisco de la Espada** oder *vierte Mission*, am W.-Ufer des San Antonioflusses, 9 M. südl. von der Stadt, ist gleichfalls aus dem J. 1731. An der SO.-Ecke des Missionsvierecks eine wohlerhaltene *Baluarte* oder Bastion. Die *Kirche* ist restauriert und wird regelmäßig zum Gottesdienst für die Indianer benutzt. 3 M. südl. von San Antonio liegen die *International Fair Grounds and Buildings*, die entweder mit der Aransas Pass-Bahn oder elektr. Tramway zu erreichen sind. Angrenzend der *River Park*, mit schönen Hainen von Peccanbäumen (Carya olivaeformis). — 1 M. n. von der Stadt der *San Pedro Park*, mit frischen Quellen und einem kl. zoolog. Garten.

Von San Antonio nach Rockport oder Aransas Pass, 159 M., Eisenbahn in 6½ St. Die Bahn führt in s.ö. Richtung am *San Antonio* entlang. — 61 M. *Kenedy* ist Knotenpunkt einer Bahn ö. nach (177 M.) *Houston* (s. unten). — Von (138 M.) *Gregory* führt eine Bahn r. (SW.) über *Corpus Christi Bay* nach (11 M.) **Corpus Christi** (*St. James*, $ 2; *Constantine; Alta Vista*), Stadt von 4387 Einw. und n.ö. Endpunkt des *Mexican National Railroad* (nach *Laredo*, s. unten), mit bedeutendem Schiffsverkehr, als Sommeraufenthalt besucht. Der *King Ranch*, 45 M. südl. von Corpus Christi, ist der größte einer einzelnen Person (Mrs. Richard King) gehörige Vieh-Ranch in den Verein. Staaten (1090 Sq.-M.). — 159 M. **Rockport** oder **Aransas Pass** (*Shell Hotel*, $ 2½-3; *Aransas Hotel*, $ 2), Städtchen von 1059 Einw. an der *Aransas Bay*, wird als Seebad sowie von Sportsmännern (Tarponfischerei etc.) viel besucht und hat einen trefflichen Hafen, der jetzt durch Anlage steinerner Molen verbessert wird. Die Umgebung von Aransas Pass und Corpus Christi ist sehr fruchtbar und erzeugt massenhaftes Obst.

Von San Antonio nach Austin, 81 M., *International and Great Northern Railroad* in 3½-4 St. — Die wichtigste Zwischenstation ist (50 M.) *San Marcos*. — 81 M. **Austin** (*Driskill*, $ 3; *Avenue*, *Brunswick*, $ 2½), die Hauptstadt von Texas, mit 14575 Einw., liegt freundlich am *Colorado River*, mit vollem Blick auf die *Colorado Mts.* Das stattliche **Capitol*, in rotem Granit, auf einer Anhöhe schön gelegen, wurde von Chicagoer Kapitalisten 1881-88 mit einem Kostenaufwand von 3½ Millionen Dollars erbaut, gegen Abtretung von 3 Millionen Acres Land. Es ist nach dem von Washington das größte Capitol in Amerika und angeblich das siebtgrößte Gebäude der Welt. Andre hervorragende Bauten sind die *Staats-Universität* (300 Studenten), das *Schatzamt*, die *Land Office*, das *Court House* und mehrere Hospitäler. 2 M. oberhalb der Stadt der **Austin Dam*, ein mächtiger durch den Colorado River gelegter Granitdamm, 365m lang, 21m hoch und 5,5-20m dick, für die Wasserleitung der Stadt.

Von San Antonio nach Laredo, 153 M., *International and Great Northern R. R.* in 6⅓ St. Die Zwischenstationen sind unbedeutend. — **Laredo** (*Hotel*), lebhafte Handelsstadt mit 11319 Einw., liegt am l. Ufer des *Rio Grande*, hier Grenze zwischen Texas und Mexiko. Mexikan. Nationalbahn von hier nach Mexiko s. R. 100.

Die Bahn nach New Orleans führt an einer Reihe unbedeutender Stationen vorbei. 1986 M. *Harwood* (140m); 2049 M. *Columbus* (64m); 2098 M. *Rosenberg* (33m).

2133 M. **Houston** (20m; *Capitol Hotel*, $ 2½-3½; *Hutchins Ho.*, $ 2-4; *Grand Central*, $ 2-3; *Tremont*, $ 1½), lokal „Hjustn" ausgesprochen, die vierte Stadt von Texas (1890 27557 Einw.), liegt an dem schmalen aber schiffbaren *Buffalo Bayou*, 50 M. von Galveston. Houston ist ein charakteristisches Beispiel einer rührigen, vorwärtsjagenden Stadt des Westens, mit außergewöhnlich extravaganten Hoffnungen für ihre zukünftige Entwicklung. Im J. 1890 wurde hier Baumwolle im Wert von $ 20 000 000 zu Markt gebracht; auch der Handel in Zucker, Bauholz, Baumwollsamenöl etc. ist sehr bedeutend. Die Fabriken von Houston beschäftigen gegen 8000 Arbeiter. Unter den öffentlichen Gebäude sind die *Markthalle* und *City Hall*, die *Cotton Exchange*, das *Court House*, die *Post Office* und die *Masonic Exchange* hervorzuheben. Interessant ist der Besuch einer der großen *Baumwollpressen*. Houston ist ein wichtiges Bahncentrum, von dem gegen ein Dutzend Linien nach allen Seiten auslaufen.

Von Houston nach Galveston, 50 M., Eisenbahn in 1¾ St. — Zwischenstationen unbedeutend. — Vor Galveston führt eine 2 M. lange Trestle (eiserne Fachwerkbrücke) über einen Arm der *Galveston Bay* nach *Galveston Island*. — 50 M. **Galveston** (*Girardin*, $ 3-4; *Tremont*, $ 2½-3½;

Beach Hotel, s. S. 428, $ $3^1/_2$-4), die dritte Stadt von Texas an Einwohnerzahl (1890 29084), aber die erste an kommerzieller Bedeutung, liegt am N.-Ende der langen und schmalen Galveston-Insel, an der Einfahrt von *Galveston Bay*. Es ist der drittgrößte Baumwollenmarkt der Verein. Staaten (jährlich 700000 Ballen) und exportiert außerdem große Quantitäten von Wolle, Häuten, Mehl, Getreide und Obst. Dampfboote gehen von hier regelmäßig nach New York, New Orleans, Key West, Havana, Vera Cruz, Brazos und verschiedenen andern südamerikan. und europäischen Häfen. Galveston Bay hat einen Flächenraum von 450 Sq.-M. und ihre Einfahrt ist durch eine lange Sandbarre geschützt, durch welche die Regierung jetzt mit großen Kosten einen 5 M. langen, von Steindämmen eingefaßten Tiefwasser-Kanal erbauen läßt. Die Straßen der Stadt, die nur wenig über dem Niveau der Bucht liegt, sind breit und gerade, in den Wohnungsvierteln voll schöner Gärten, mit Oleandern, Magnolien etc. Unter den öffentlichen Gebäuden ragen hervor das neue *Custom House & Post Office*, die *Cotton Exchange*, die *City Hall*, das *Court House*, die *Ball Free School* (großer Kuppelbau), die *Rosenberg Free School*, die *Free Public Library*, die röm.-kath. *University of St. Mary* etc. *Magnolia Grove Cemetery* verdient einen Besuch. — Die Stadt Galveston liegt auf der innern Seite von Galveston Island, auf deren äußerer oder Seeseite sich ein vorzüglich glatter und fester Strand 30 M. lang hinzieht, der eine köstliche Promenade zu Fuß oder Wagen bietet. Das *Beach Hotel* (s. oben), mit guten Badehäusern, ist vom Mittelpunkt der Stadt c. $1^1/_4$ M. entfernt (Tramway). Die Durchschnittstemperatur ist hier im Winter c. 13°, im Sommer 22° R.

Von Galveston nach *Fort Worth* und *Newton* s. S. 429; nach *Texarkana* (für *St. Louis* etc.) s. S. 370.

Weiter stets in ö. Richtung, vielfach durch Wald. Bei (2165 M.) *Liberty* (12m) über den *Trinity River*. — 2218 M. *Beaumont* ist Knotenpunkt von Bahnen nördl. nach *Rockland* und südl. nach *Sabine Pass*, mit einem von der Regierung verbesserten Hafen. — Jenseit (2239 M.) *Orange* über den *Sabine River*, die Grenze von *Louisiana* (S. 287). — 2278 M. *Lake Charles;* 2352 M. *Lafayette* (S. 429). Die Bahn wendet sich nun nach S. — 2391 M. *Baldwin*. Der Landschaft von Louisiana eigentümlich sind die waldumsäumten „Bayous“, Magnoliahaine, immergrüne Eichen und Cypressen, mit hängendem Moose drapiert, sowie Zuckerrohr-, Baumwoll- und Tabak-Plantagen. — Von (2416 M.) *Morgan City* (City Hotel, $ 2), mit 2291 Einw., kann man eine lohnende Dampfbootfahrt auf dem malerischen *Bayou Teche* machen, durch den Bezirk, in den die Acadier verwiesen wurden (vgl. Longfellow's „Evangeline“). — Bei (2495 M.) *Algiers* über den *Mississippi*.

2496 M. *New Orleans* s. S. 333.

97. Von New Orleans nach Dallas, Fort Worth und El Paso.

Texas and Pacific Railway bis (515 M.) *Dallas* in 20-23 St. (Fahrpreis $ 15.30), bis (547 M.) *Fort Worth* in 21-24 St. ($ 15.30) und bis (1163 M.) *El Paso* in 48-52 St. ($33.40). — Durchgehende Wagen laufen auf dieser Route nach Los Angeles und San Francisco (von El Paso an auf dem Geleise des Southern Pacific Railway, S. 424).

New Orleans s. S. 333. Die Bahn führt am r. Ufer des *Mississippi* aufwärts, bis sie jenseit (95 M.) *Plaquemine* den Strom verläßt. Von (89 M.) *Baton Rouge Junction* führt eine Zweigbahn nach (12 M.) *Port Allen*, gegenüber von *Baton Rouge* (S. 289). — Die Bahn über-

schreitet den *Atchafalaya*. Von (172 M.) *Cheneyville* führt eine Bahn s. nach *Lafayette* (S. 428), am Southern Pacific Railway. — 196 M. *Alexandria* (Exchange Ho., $2), freundliches Städtchen von 2861 Einw., am *Red River*. Dampfboote gehen von hier nach *Shreveport* (s. unten). — 326 M. *Shreveport Junction*, für (2 M.) **Shreveport** (*Phoenix*, $2½-3), lebhafte Fabrik- und Handelsstadt (besonders Baumwolle und Vieh) mit 11 979 Einw., am Red River. Shreveport ist Knotenpunkt von Bahnen nach *Vicksburg* (S. 289) und *Houston* (S. 427). — Die Bahn wendet sich nun nach W. und tritt jenseit (349 M.) *Waskom* in den Staat *Texas* (S. 424).

368 M. **Marshall** (120m; *Capitol Ho.*, $3), betriebsame Stadt von 7207 Einw., mit Maschinen- und andern Fabriken, ist Knotenpunkt einer Bahn nach (74 M.) *Texarkana* (S. 371), im Anschluß an die Iron Mountain Line (R. 87). — 351 M. *Longview* (925m; Mobberly, Magnolia, $2-2½), Knotenpunkt des International and Great Northern Railway nach Austin (S. 427), San Antonio (S. 425) und Laredo (S. 427). — 314 M. *Big Sandy;* 337 M. *Mineola* (120m).

515 M. **Dallas** (140m; *McLeod Hotel*, $2½-5; *Grand Windsor*, $2½-4½; *St. George*, $2; *Lakeside*, in Oak Cliff), die größte Stadt in Texas, mit (1890) 38 067 Einw., liegt am *Trinity River*, inmitten eines reichen Korn-, Weizen- und Baumwollenbezirks. Dallas ist ein wichtiges Bahncentrum; der Jahreswert seines Handels beträgt $25 000 000, seiner Fabrikerzeugnisse $4 000 000. Auf den Uferhöhen im S. der Stadt liegt die freundliche Vorstadt *Oak Cliff*, mit großer Universität für Frauen.

547 M. **Fort Worth** (189m; *Pickwick*, $2½-3½; *Vernon*, $2½-3½; *Arlington Inn; Ginnochio*, *Mansion*, $2½), Stadt von 23 076 Einw. am W.-Arm des Trinity River, ist das größte Bahncentrum des Südwestens, von wo u. a. Linien nach *Wichita* (S. 369) und *Newton* (S. 377), *Austin* (S. 427), *San Antonio* (S. 425) und *Houston* (S. 427) führen. Fort Worth ist das Hauptquartier der Texas „Pan Handle" Viehzüchter und besitzt große Stockyards, Getreide-Elevatoren und Kornmühlen (Jahreswert des Handels $30 000 000). W. von der Stadt *Arlington Heights* (*Arlington-Inn, $3-3), Winteraufenthalt mit schönem Blick auf das Trinity-Thal.

Jenseit Fort Worth durchzieht die Bahn unabsehbares Weideland mit großen Viehherden. Unbedeutende Stationen. — 578 M. *Weatherford* (263m). — 662 M. *Cisco* (490m) ist Knotenpunkt des Houston & Central Texas Railroad. — 708 M. *Abilene;* 793 M. *Sweet Water;* 816 M. *Big Springs.*

N. von dieser Strecke der Bahn liegt der **Llano Estacado** oder die *Great Staked Plain*, eine 50 000 Sq.-M. große Hochebene (c. 1500m ü. M.), umgeben von einem palisadenähnlichen Wall verwitterter Felsen, n. vom *Canadian River*, ö. vom *Pecos* begrenzt. Der Name soll von den Stangen (estacas) herrühren, mit dem die Spanier ihren Weg bezeichneten. Der Boden besteht meist aus braunem Lehm und ist mit Gramagras (Bouteloua digostachya) und niederm Mesquite-Gebüsch bedeckt, doch finden sich auch große Sandstriche. Die Oberfläche ist fast vollkommen eben, außer an den Stellen, wo die Sandhügel eine geringe Abwechselung hervorbringen,

und enthält kein Wasser, mit Ausnahme einiger weitzerstreuten Tümpel; doch hat man neuerdings zahlreiche Brunnen gebohrt, und die Estacado-Ebene ist jetzt eine große Viehweide geworden. Die geologischen Verhältnisse sind für Fachmänner interessant.

Jenseit (876 M.) *Odessa* erblickt man r. die *White Sand Hills.* — 948 M. *Pecos City*, am *Pecos River*, ist Knotenpunkt des Pecos Valley R. R. nach (90 M.) *Eddy.* — Von (968 M.) *Toyah* gehen Stages nach *Fort Davis* und *Fort Stockton.* Die Bahn tritt nun in eine gebirgige Gegend, mit den *Guadaloupe Mts.* r. und den *Apache Mts.* l. — Bei (1048 M.) *Carizo* r. die *Carizo Mts.* — Von (1071 M.) *Sierra Blanca* (S. 425) auf dem Southern Pacific Railway nach

1163 M. *El Paso*, s. S. 424.

98. Von San Francisco nach Portland.

772 M. Southern Pacific Railway in 36 St. (Fahrpreis $ 25, Schlafwagen $ 5). — Diese Bahn führt mehrfach durch schöne Landschaften und bietet treffliche Blicke auf *Mt. Shasta* (S. 431). Beim Bau der Bahn waren stellenweise außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden.

Dampfboote der *Pacific Coast Steamboat Co.* (Agenten, Goodall Perkins & Co., 10 Market Str.) und der *Union Pacific Co.* (1 Montgomery Str.) gehen von San Francisco alle 4 Tage nach Portland (Fahrzeit 2 Tage; Fahrpreis mit Bett und Verpflegung $ 16). Angenehme und unterhaltende Fahrt; das Meer ist im Sommer meist ruhig.

Von *San Francisco* bis (90 M.) *Sacramento* und (108 M.) *Roseville Junction* s. S. 364. Die Bahn zweigt hier von der nach Ogden l. ab und führt n. im Thal des unweit l. fließenden *Sacramento* aufwärts. 142 M. *Marysville* (20m), Stadt von 3991 Einw., an der Vereinigung des *Feather* und *Yuba River.* L. die *Marysville Buttes* (550-640m). Bei (163 M.) *Biggs* (30m) über den Feather River. 186 M. *Chico* (60m; 1894 Einw.), in fruchtbarer obstreicher Umgebung. Bei (213 M.) *Tehama* (67m) über den Sacramento River.

Jenseit (260 M.) *Redding* (169m), am Ende des untern Sacramento-Thals, tritt die Bahn in einen sehr malerischen Landstrich, in welchem sie den vielgewundenen Sacramento auf einer Strecke von 80 M. 18mal überschreitet und 12 oder mehr Tunnels durchdringt. Bei (269 M.) *Copley* (183m) spießen die Indianer Lachse. Zwischen (277 M.) *Kennet* (204m) und (282 M.) *Morley* (219m) mündet der *Pitt River* in den Sacramento. R. erheben sich die *McCloud Mts.* Der in den Pitt River mündende *McCloud River* wimmelt von Forellen. — 298 M. *Delta* (347m), von Anglern viel besucht. Bei (306 M.) *Gibson* (413m) durch schönen Nadelwald. Bei (320 M.) *Castle Crag* (635m; Castle Crag Tavern) ragen l. die imposanten **Castle Crags* 1200m über dem Fluß empor: ein höchst großartiges Bild. Bei (323 M.) *Chestnut* (670m) erscheint vorn l. die hohe Schneepyramide des *Mt. Shasta* (s. unten). — Bei (325 M.) *Upper Soda Springs* (720m) r. die hübschen *Mossbræ Falls.* Etwas weiter kreuzt die Bahn den Sacramento zum letztenmal und führt um den **Great Bend* herum steil hinan nach (335 M.) *McCloud* (1020m). — Bei (338 M.) *Sisson* (1083m; Sisson Tavern, $ $1^1/_2$-3;

Depot Hotel, $ 2-2½), im *Strawberry Valley*, ist r. der gewaltige Mt. Shasta vom Scheitel bis zur Sohle sichtbar. L. die *Scott Mts.* mit dem *Mt. Eddy* (2788m).

***Mt. Shasta** (4400m), einer der höchsten Gipfel der nördl. Sierra Nevada, 12 M. von Sisson, ist von hier zu ersteigen (hin und zurück 30-36 St.; Führer, Pferde etc. in den Hotels; Kosten für jede Person $ 15-20). Übernachten in *Sisson's Camp* (2740m), gleich oberhalb der Baumgrenze. Auf dem Hauptgipfel befindet sich eine Triangulierungspyramide. Mt. Shasta ist ein mächtiger erloschener Vulkan, dessen vulkanischer Charakter am *Crater* oder *W.-Gipfel* (3930m) deutlich erkennbar ist, wo sich ein ¾ M. breiter und 750m tiefer Krater öffnet. Am Hauptgipfel finden sich auch heiße Quellen und Fumarolen. Die *Aussicht ist überaus großartig.

Bei (345 M.) *Black Butte Summit* (1188m) erreicht die Bahn die Paßhöhe ihres Durchgangs durch die nördl. Sierra Nevada und senkt sich nun wieder. R. erblickt man die fünf Spitzen von *Muir's Peak* oder *Black Butte* (1980m). Die Bergabhänge sind mit schönem Hochwald bedeckt, darunter die Lamberts- oder Zuckerkiefer (Pinus Lambertiana, mit 30-45cm langen Zapfen), die gelbe Kiefer (Pinus ponderosa), die gekrümmte Kiefer (Pinus contorta), die Zirbelkiefer (Pinus flexilis) und die Nußkiefer (Pinus Sabiniana; Zapfen 30cm lang und 15cm dick). — Bei (355 M.) *Edgewood* (900m) schöner Rückblick auf Mt. Shasta. Dann im *Shasta Valley* hinan. nicht weit vom r. Ufer des *Shasta River*. Von (377 M.) *Montague* (774m) sind die *Siskiyou Mts.* (2332m) l. sichtbar. Bei (395 M.) *Hornbrook* (656m) überschreitet die Bahn den *Klamath*, steigt an den Siskiyou Mts. hinan (Steigung 4%) und tritt hinter (404 M.) *Coles* (885m) in den Staat *Oregon* („Webfoot State"). Vor der Paßhöhe bei (414 M.) *Siskiyou* (1258m) durch einen langen Tunnel. R. erhebt sich *Pilot Rock* (1960m), ein südl. Ausläufer der Cascade Mts. (S. 342). — Die Bahn senkt sich nun steil hinab, durch Tunnels und in scharfen Kurven, in das *Rogue River Valley*. — 431 M. *Ashland* (580m; 1784 Einw.); r. *Mt. Pitt* (2974m). — 446 M. *Medford* (426m) ist Station für einen Besuch des merkwürdigen *Crater Lake*.

Crater Lake (2070m), für den gewöhnlichen Touristen noch nicht bequem zugänglich, liegt 85 M. n.ö. von Medford im Herzen der Cascade Mts. Der in dem Krater eines erloschenen Vulkans eingebettete See, 7 M. lang, 5 M. br. und über 600m tief, ist von einer senkrechten, 600-900m h. Mauer vulkanischen Gesteins umschlossen, die keine Öffnung darbietet, und hat keinen sichtbaren Zu- oder Abfluß. Das Wasser enthält keine Fische, ist aber frisch und süß. *Wizard Island*, in der Mitte des Sees, ist ein merkwürdiges Beispiel eines Kraters im Krater. Die Straße zum See (durch das Thal des *Rogue River*) ist gut und der Abstieg zum Wasserrande leichter als es scheint. Der See mit seiner Umgebung ist als *Oregon National Park* Staatseigentum.

Jenseit Medford steigt r. *Table Rock* auf. — 476 M. *Grant's Pass* (292m); 510 M. *Glendale* (294m); 952 M. *Myrtle Creek* (193m); 574 M. *Roseburg* (149m; 1472 Einw.), am *Umpqua River*. R. erhebt sich *Mt. Scott* (2170m), weiterhin die *Three Sisters* (2590m). Jenseit (649 M.) *Eugene City* (138m) in dem hübschen waldreichen Thal des *Willámette* abwärts. — 667 M. *Harrisburg* (102m). — 692 M. *Albany* (73m) ist Knotenpunkt einer Bahn nach (11 M.) *Corvallis* und (83 M.) *Yaquina*, an *Yaquina Bay*. — 729 M. **Salem** (58m;

Willamette Hotel, $ 2), die Hauptstadt von Oregon, Städtchen von 4515 Einw., mit dem *Staats-Capitol* und mehreren andern öffentlichen Gebäuden und Anstalten. — 757 M. *Oregon City* (29m), mit 3062 Einw., erhält treffliche Wasserkraft für seine Fabriken von dem 12m h. *Fällen des Willamette.* — 772 M. *East Portland.* Die Bahn überschreitet den Willamette und erreicht

772 M. **Portland** (**The Portland*, von $ 3; *St. Charles*, *Gilman*, *Perkins*, nach dem European Plan; *Esmond*, $ 2-2$^1/_2$; *Grand Central)*, den Haupthandelsplatz des pacifischen Nordwestens, am *Willamette* 12 M. oberhalb seiner Mündung in den *Columbia* (S. 433) günstig gelegen. Die Bevölkerung (1890 46385 oder mit den jetzt mit der Stadt vereinigten Vororten *East Portland* und *Albina* 62046 Einw.) umfaßt c. 3000 Chinesen. Durch seine der Seeschiffahrt zugängliche Lage und seine trefflichen Bahnverbindungen nach S., O. und N. hat Portland große kommerzielle Bedeutung erlangt und gehört zu den reichsten Städten gleichen Umfangs in Nordamerika.

Portland wurde 1843 gegründet und ist seitdem rasch und stetig emporgewachsen. Der Jahreswert des Exports belief sich 1891 auf $ 15000000; Hauptartikel sind Weizen, Mehl, Wolle, Fische (Salm etc.) und Bauholz. Es fabriziert Roheisen, Wollstoffe, Mehl, Möbel, Bier, Seilwerk und andre Artikel im Werte von $ 25000000. Dampfschiffe gehen von hier nach San Francisco und andern Häfen an der Küste des Großen Oceans, Puget Sound, British Columbia, Alaska und Japan, sowie Segelschiffe nach Großbritannien, China, Südamerika und New York.

Die neue Union Railway Station, an der Ecke von N. 5th und I Str., ist ein geräumiger und stattlicher Bau mit hohem Glockenturm. Unweit s.w., in dem von Jefferson, Madison, 4th und 5th Str. umgebenen Viereck, die noch unvollendete neue *City Hall.* Andre hervorragende Bauten im Geschäftsviertel sind die *Chamber of Commerce* (Stark Str.), die *Post Office* und das *Custom House* (5th Str.), das *Court House* (4th Str.), das *Opera House* (Morrison Str.), die *Daily Oregonian Office* (Ecke von 6th und Alder Str.), und der *Marquam Block* (Morrison Str.). Die *Public Library* in 7th Str. ist ein geschmackvoller Bau im roman. Stil. Das *Portland Industrial Fair Building*, außerhalb der Stadt, wird zu Jahresausstellungen benutzt. Stattliche Kirchen, Schulen und Wohlthätigkeitsanstalten bezeugen den Reichtum der Stadt. Sehenswert sind auch der mächtige *Pacific Coast Elevator* (mit Lagerraum für 1 Million Bushels) und die schöne *Stahlbrücke* über den Willamette.

Nicht zu versäumen ist bei einem Aufenthalt in Portland der Besuch der *Portland Heights* im W. der Stadt (zu Fuß oder mit Tramway leicht zu erreichen), wegen ihrer prächtigen *Gebirgsaussicht. *Mt. Hood* (s. unten), 60 M. s. ö., tritt am meisten hervor, doch sind auch die runde Kuppe des *Mt. St. Helens* (S. 433; 50 M. nördl.), *Mt. Adams* (S. 341) und *Mt. Rainier* (S. 343) sichtbar, und die Aussicht umfaßt im SW. die *Coast Range*, sowie die Thäler des *Columbia* und *Willamette.* Der beste Aussichtspunkt ist *Fairmount* 300m über der Stadt (zu Fuß c. 1 St., zu Wagen $^3/_4$ St.).

Ausflüge. Der beliebteste Ausflug von Portland ist die Fahrt den *Columbia River** hinauf bis zu den (60 M.) *Cascades* und den (110 M.) *Dalles* (Fahrpreis $ 3½, hin und zurück $ 5, vgl. S. 361; Union Pacific Office, Ecke von 3rd und Washington Str.). Man kann auch mit der Bahn nach Dalles fahren, dort übernachten und am andern Morgen mit Dampfboot zurückkehren. Wer die Fahrt nur in einer Richtung macht, möge das Dampfboot vorziehen, da die Aussicht von der Bahn weniger günstig ist. Die Boote fahren früh Morgens ab, doch kann man am Abend vorher an Bord gehen. Unterwegs kommt man an (18 M. von Portland) *Vancouver* vorbei, dem Hauptquartier des Militär-Department des Columbia.

Dampfboote (Office s. oben) fahren auch den **Untern Columbia** hinab bis (106 M.) *Astoria* (c. 8 St.), mit trefflichen Blicken auf das Mündungsgebiet des mächtigen Stromes. Der Besuch einer *Salmon Cannery* (Fabrik von verzinnten Dosen conservierten Salms) kann mit diesem Ausflug verbunden werden. — **Astoria** (*Occidental Hotel*), ein kleiner Hafenort mit 6184 Einw., früher durch seinen Pelzhandel berühmt, hat 3 M. lange Schiffswerfte am Colmbia. Ausflüge von hier nach (6 M.) *Clatsop Beach* (Hotel) und *North Beach* (in Washington; Retourbillet von Portland nach jeder der beiden Beaches $ 4½).

Hübscher Ausflug auch auf dem **Willamette**, von Portland mit Dampfboot bis *Oregon City* (S. 432), *Dayton* und *Corvallis* (S. 431).

Die Besteigung des **Mt. Hood** (3413m) ist von Portland leicht auszuführen, indem man mit Bahn bis (66 M.) *Hood River* (S. 433) fährt.

Mt. St. Helens, *Mt. Adams*, *Mt. Jefferson* und die *Three Sisters* können gleichfalls von Portland erstiegen werden, sind aber beschwerlich (Nachtlager im Freien).

Andere von Portland zuweilen besuchte Punkte sind die *Multnomah Falls* (S. 361), *Crater Lake* (S. 431), sowie *Yaquina* (S. 431), *Newport* (Ocean House) und andere Orte an *Yaquina Bay* (8 St. per Bahn; Retourbillet $6).

Von Portland nach *Tacoma* (für *Seattle*, *British Columbia*, *Alaska* etc.) s. S. 343; nach *Omaha* und dem Osten s. S. 361.

99. Von Tacoma nach Puget Sound, Victoria und Alaska.

Der Dampfer „Queen" der *Pacific Coast Steamship Co.* (3000 Tons Last) macht jeden Sommer (Juni-Aug.) etwa sechs Fahrten von Tacoma nach *Sitka* und zurück. Die Reise dauert 12-14 Tage und kostet $ 200-250, je nach Lage der Kabine, sodaß der Maximalpreis die Alleinbenutzung einer großen elegant eingerichteten Kabine in bester Lage sichert. Das Boot befördert nur Passagiere und hält in Seattle, Port Townsend, Victoria, Nanaimo, Fort Wrangell, Juneau, Chilkat, am Muir Glacier und in Sitka. — Die Dampfer „City of Topeka" und „Mexico" der gleichen Gesellschaft, von *Portland* abgehend, fahren das ganze Jahr hindurch alle 14 Tage, befördern Passagiere und Fracht, brauchen 18-22 Tage für die Rundtour von Tacoma (Fahrpreis $ 100-250) und halten an noch mehreren anderen Stationen in Alaska. Auch von San Francisco werden Retourbillette ausgegeben (Fahrpreise von $ 130 an), wobei die Passagiere von dort bis Portland oder Townsend mit Dampfboot fahren. Die Fahrpreise von Seattle, Port Townsend oder Victoria sind etwas niedriger als von Tacoma. Auch andre Exkursions-Dampfer machen im Sommer gelegentlich die Fahrt nach Alaska, sind aber nicht zu empfehlen.

Die Passagiere thun gut, ihre Betten vorauszubelegen. Eine Broschüre mit allen nötigen Informationen, Situationsplan der Schiffskabinen etc. ist bei Messrs. Goodall, Perkins & Co., 10 Market Str., San Francisco, oder einem beliebigen Agenten der Dampfbootgesellschaft zu haben. Die Arrangements bei der Alaskafahrt sind denen der Fahrt nach dem europäischen Nordcap ähnlich und irgendwelche Beschwerlichkeit ist ausgeschlossen. In Alaska giebt es keine Hotels und die Passagiere leben durchaus auf dem Schiff. Das Wetter ist im Juni, Juli und August meist angenehm, wenn auch Regen und Nebel gelegentlich vorkommen und Waldbrände

manchmal im ersten Abschnitt der Reise, namentlich im Juli und August, den Horizont verdunkeln. Warme Winterkleidung ist ratsam, da die Nächte oft sehr kalt sind, wenn auch die Sonne bei Tage heiß genug scheint. Feste Schuhe sind für die kurzen Ausflüge an das Land wünschenswert und wasserdichter Überzieher unerläßlich. Fast die ganze Fahrt geht durch den ruhigen Meeresarm zwischen den Kiisteninseln und dem Festland, sodaß Seekrankheit kaum zu befürchten ist. Die Dampfer sind nicht so luxuriös wie die atlantischen Boote der Fall River Linie, aber fest gebaut und ausreichend komfortabel. Hinsichtlich der Küche wäre etwas mehr Abwechselung wünschenswert. Die *Scenerie auf dieser Fahrt ist großartigster und einzig dastehender Art, wie man sie kaum irgendwo auf der Welt mit verhältnismäßig so geringen Kosten und so wenig Mühe oder Risiko zu sehen bekommen wird. In der nachstehenden Beschreibung folgen wir der üblichen Route der „Queen". Die ungefähren Entfernungen von Tacoma auf dieser Fahrt sind in Seemeilen angegeben (7 Seemeilen = c. 8 Statute-Miles). Einheimische Kuriositäten kauft man am besten in Sitka (S. 443), Pelzwerk im Juneau (S. 440).

Tacoma s. S. 342. — Der Anfang der Fahrt geht durch ***Puget Sound**, nach einem Lieutenant auf Vancouver's Schiff benannt, eine der schönsten Mündungsbuchten der Welt, von zahlreichen Inseln belebt und von reich bewaldeten Ufern und hohen Bergen umschlossen. Er bedeckt ein Gebiet von c. 2000 Sq.-M., während seine außerordentlich unregelmäßige und zerrissene Uferlinie fast 1600 M. lang ist. Die durchschnittliche Breite ist 4-5 M.; die Tiefe wechselt von 90 bis 240m. Im Puget Sound wird ein sehr beträchtlicher Handel in Bauholz, Kohlen und Getreide betrieben; der Jahreswert des Exports beläuft sich auf c. $10000000. — Im SO. tritt *Mt. Rainier* oder *Tacoma* (S. 343) hervor, im W. die *Olympic Mts.* (1800-2400m).

25 M. **Seattle** (dreisilbig auszusprechen; **The Rainier*, mit schöner Aussicht, $3-5; *Arlington*, $2-3, Z. von $1; *Grand Occidental*, Z. von $1), in *Elliot Bay* auf dem terrassenförmig ansteigenden Ufer des Sundes schön gelegen, ist eine der größten und strebsamsten Städte des Nordwestens. 1852 gegründet und nach einem Indianerhäuptling benannt, hatte sie 1880 4533, 1890 bereits 42837 Einw. Ihr Wohlstand ist um so bemerkenswerter, als fast das ganze Geschäftsviertel 1889 abbrannte; doch führte dies wie in Chicago (S. 252) nur zum Wiederaufbau der Stadt in schönerer und soliderer Gestalt. Unter den öffentlichen Bauten sind das *Court House*, das *Opera House*, die *High School*, das *Providence Hospital* und die *Staatsuniversität* (200 Stud.) hervorzuheben. Die höher gelegenen Stadtteile bieten eine schöne Aussicht auf die Olympic Mts. — Der geräumige *Hafen* wird jährlich von c. 1000 Schiffen besucht; die Haupt-Exportartikel sind Kohlen (600 000 Tons), Bauholz, Hopfen und Fische. Der Wert der Fabrikerzeugnisse belief sich 1890 auf $9200000. Auch Eisen wurde in der Nähe gefunden.

2 M. ö. von Elliot Bay (mit Tramway leicht zu erreichen) liegt ***Washington Lake**, ein schöner Süßwasser-See, 20 M. lang und 2-5 M. breit. Kleine Dampfer fahren nach verschiedenen Punkten an seinen Ufern, mit schönen Blicken auf die *Cascade Mts.* (S. 342).

Von Seattle nach Vancouver, 168 M., Eisenbahn in 8 St. — Die Bahn führt n. am O.-Ufer von Puget Sound und Washington Sound entlang. $55^1/_2$ M. *Stanwood;* 93 M. *Fairhaven*, aufblühender kleiner Ort (4076 Einw.) an *Bellingham Bay;* 98 M. *Whatcom* (Bellingham Ho.), gleichfalls

an Bellingham Bay (4059 Einw.). Jenseit (119 M.) *Blaine* beginnt *British Columbia.* — 143½ M. *New Westminster* (Queen's Hotel, $ 2-3), mit 6641 E., ist die älteste Ansiedlung in dieser Gegend. Bei (156 M.) *Port Moody* erreicht man die Hauptlinie des Canadian Pacific Railway. — 168 M. *Vancouver*, s. *Baedeker's Canada.*

Von Seattle mit Bahn nach *Tacoma* s. S. 343; nach *N. Yakima* und *Pasco Junction* (für den Osten) s. S. 341; nach *Everett*, *Spokane*, *St. Paul* s. R. 81. Auch nach verschiedenen andern Punkten führen Eisenbahnen.

Dampfboote fahren nach Tacoma, Victoria und andern Häfen am Puget Sound, an der pacifischen Küste und in Europa.

Sobald der Dampfer das Vorgebirge n. von Elliot Bay umfahren hat, öffnet sich nach vorn (r.) der Blick auf den fernen *Mt. Baker* (3290m), den letzten Ausläufer der Cascade Mts. Das Boot biegt l. in das *Admirality Inlet* ein, die Haupteinfahrt von Puget Sound. R. liegt *Whitbey Island.*

65 M. **Port Townsend** *(Central*, $ 3; *Delmonico)*, malerisches Städtchen mit 4558 Einw., liegt teils am Strande, teils auf einer steilen Höhe dahinter, zu der lange Treppen hinanführen, am O.-Ende der *San Juan de Fuca-Straße.* Es ist der Eintrittshafen für den Puget Sound; das große graue Gebäude auf der Höhe ist das *Zollamt.* L. liegt *Fort Townsend*, mit großem Marine-Hospital.

Das Boot steuert nun in n.w. Richtung durch die San Juan de Fuca-Straße. L. erheben sich die Olympic Mts., vor uns liegt Vancouver Island; r. in der Ferne Mt. Baker. Bei der Annäherung an Victoria bietet die Stadt einen sehr malerischen Anblick. Das weithin sichtbare Gebäude auf der Höhe r. ist das Haus des Mr. Dunsmuir, eines reichen Kohlengrubenbesitzers (S. 436). L. vom Pier, unter Bäumen, die Kaserne von *Esquimault* (s. unten).

100 M. **Victoria** (*Dallas*, *Driard*, $ 3-5; *Victoria; Clarence; Poodle Dog Restaurant*, M. 75 c.; Cabs nicht teuer), die Hauptstadt von British Columbia, ist eine ruhige Stadt von 16841 Einw., die einen starken Kontrast gegen die lebhaften und geräuschvollen Städte am amerikanischen Ufer des Sound bildet. Doch ist auch Victoria neueren Ursprungs, da es als Station der Hudson Bay Co. 1843 gegründet wurde und erst beim Ausbruch des Goldgräberfiebers 1858 sich zu einer Stadt entwickelte. Die Bevölkerung umfaßt c. 3000 Chinesen („Chinamen"). Der Wert des Exports wurde 1891 auf $ 5630000 geschätzt. — Vom Landeplatz führt ein Tramway (5 c.) bis zum Mittelpunkt der Stadt. Die **Government Buildings*, eine schöne Gebäudegruppe auf einem Square an James's Bay, bestehen aus dem *Parliament House*, dem *Provincial Museum* und den *Government Offices.* Das Denkmal davor erinnert an *Sir James Douglas*, ersten Gouverneur der Kolonie. Einen Besuch verdient **Beacon Hill Park.* Die Straßen sind breit und sauber, die meisten Privathäuser stehen in hübschen Gärten. Die Fahrstraßen in der Umgebung von Victoria sind vortrefflich und bieten reizende Spazierfahrten durch üppige Wälder von Kiefern, Ahorn, Erlen, Arbutus, Madronen, Farrenbäumen und Syringen.

3 M. s.w. von Victoria (Tramway, hin und zurück 25 c.) liegt **Esquimault**, das Hauptquartier der britischen Pacific-Flotte, mit gutem Hafen,

einem Dockyard (von 5 U. an geschlossen), schönem Trockendock, Kasernen und See-Arsenal. Einige britische Kriegsschiffe liegen hier meist vor Anker.

Von Victoria nach *Nanaimo* s. unten. — Dampfboote fahren regelmäßig von Victoria nach *Vancouver*; s. *Baedeker's Canada*.

Vancouver Island, an deren Süd-Ende Victoria liegt, ist 300 M. lang und 25-70 M. breit, mit einem Flächenraum von 18000 Sq.-M. Die Insel ist größtenteils mit Bergen bedeckt, die eine Höhe von 2400-2700m erreichen, und nur unbedeutende europäische Ansiedlungen sind seit ihrer Erforschung durch Vancouver 1794 entstanden. Die beiden eingebornen Stämme sind die *Nootkas* und *Selish*, von denen einige entartete Abkömmlinge in Victoria herumlungern.

Von Victoria steuert das Dampfboot n. durch den *Canal de Haro*, durch den Schiedsspruch Kaiser Wilhelms I. 1872 die Grenzlinie zwischen den amerikanischen und britischen Besitzungen. L. liegt Vancouver Island, r. die *San Juan Islands*, hinter denen der kegelförmige Mt. Baker lange sichtbar bleibt. Rückwärts erblickt man die Olympic Mts., auf der andern Seite der Juan de Fuca-Straße. Nach dem Austritt aus dem Archipel des Haro-Kanals gelangt das Boot in die breitern Gewässer des **Golfs von Georgia** (20-30 M. breit). Vor der Küste von Vancouver liegen mehrere Inseln.

130 M. *Nanaimo*, Städtchen von 4595 Einw. an der O.-Küste von Vancouver, ist von Wichtigkeit als Verladeplatz der reichen Wellington Kohlengruben (zuerst von Mrs. Dunsmuir ausgebeutet, s. S. 436). Die Alaska-Dampfer halten hier auf der Hin- oder Rückfahrt um Kohlen aufzunehmen. Die hübschen Häuschen der Grubenarbeiter mit ihren Gärten machen einen freundlichen Eindruck. Nanaimo ist mit (70 M.) *Victoria* durch die einzige Eisenbahn der Insel verbunden. — *Vancouver* (s. *Baedeker's Canada*) liegt am Festlande, Nanaimo gegenüber (Dampfboot).

Weiterhin erblickt man wenig Ansiedlungen oder Lebenszeichen. Die Ufer sind niedrig und dicht bewaldet, doch steigen über ihnen auf beiden Seiten hohe Berge empor, die auf dem Festlande mit Schnee bedeckt sind. Lange, tiefe und enge Fjorde schneiden in das Land ein. R. liegen *Lesqueti Island* und das große *Texada Island*, vor der Mündung von *Jervis Inlet*, einem der eben erwähnten Fjorde. Etwa 80 M. von Nanaimo verläßt das Boot den Golf von Georgia und tritt in ***Discovery Passage**, einen 30 M. langen und 1-2 M. br. Kanal, der Vancouver Island von *Valdes Island* trennt und von 900-1800m. h. Bergen umschlossen ist. Valdes Island, südl. in *Cape Mudge* endend, nimmt fast die ganze Breite des Kanals ein und man projektiert jetzt den Bau einer Bahn vom Festland nach Vancouver Island durch Überbrückung der schmalen Wasserstraßen. Ungefähr in der Mitte von Discovery Passage liegen die **Seymour Narrows* (2 M. lang und 1/2 M. br.), durch die das Wasser in reißender Strömung hindurchfließt.

Auf Discovery Passage folgt ***Johnstone Strait**, eine ähnliche Wasserstraße, 55 M. lang und 1-3 M. breit, zwischen Vancouver Island l. und dem Festlande oder kaum davon zu unterscheidenden Inseln r. Die *Prince of Wales Range*, auf Vancouver Is-

land, gipfelt in dem schneebedeckten *Mt. Edward Albert* (2124m); r. erheben sich über den niedrigern Vorbergen die Schneegipfel der *Cascade Range.* Die stets wechselnde Schönheit der Scenerie läßt sich nicht gut beschreiben, doch werden wenige des Panoramas müde werden, das sich beim Vorrücken des Dampfers vor ihnen entfaltet. — Jenseit Johnstone Strait steuert das Boot durch die kürzere *Broughton Strait* (15 M. lang), zwischen Vancouver Island und den *Cormorant* und *Malcom Inseln.* Auf Cormorant Island liegt das Indianerdorf *Albert Bay*, mit einer Salmon Cannery (S. 433) und einem indian. Friedhof. L. der kegelförmige *Mt. Holdsworth* (926m).

Beim Austritt aus Johnstone Strait gelangt das Boot in **Queen Charlotte's Sound,** der 10-30 M. breit ist und viele Inseln enthält, meist dicht beim Festlande. An der Küste von Vancouver liegt *Fort Rupert*, eine ehem. Station der Hudson's Bay Company, mit einem indianischen Dorf. Etwas weiter fährt das Boot durch *Goletas Channel* und verläßt dann Vancouver Island, dessen N.-Ende, *Cape Commerell*, l. liegen bleibt. Auf kurze Zeit (40 M.) ist man nun den Wogen des Großen Oceans ausgesetzt, doch ist derselbe im Sommer meist so ruhig, daß auch bei Neulingen kaum Unbehagen eintritt. NW. in der Ferne tauchen die großen *Queen Charlotte Islands* auf.

Der Kurs des Dampfers folgt nun dem Festlande und führt zuerst durch **Fitzhugh Sound*, eine tiefe und schmale Wasserstraße, die w. von einer ununterbrochenen Reihe von Inseln begrenzt wird. Auf *Calvert Island* erhebt sich der spitze Kegel des *Mt. Buxton* (1045m.). Am N.-Ende des Sundes wird die Landschaft besonders großartig; gewaltige Schneeberge überragen die dunkelbewaldeten Hügel längs des Wassers. Jenseit des großen *Hunter's Island* wendet sich das Boot scharf l. und tritt in die ungemein enge und gewundene **Lama Passage*, zwischen Hunter's und *Denny Island.* Auf *Campbell Island* liegt l. das Indianerdorf *Bella Bella*, gegenüber ein Begräbnisplatz mit Totem-Pfählen (vgl. S. 440). Dann fährt das Dampfboot durch den breitern *Seaforth Channel* und erreicht *Millbank Sound*, wo man nochmals kurze Zeit dem Anprall der offnen Meereswogen ausgesetzt ist. Weiter durch den 24 M. langen und 2 M. br. *Finlayson Channel*, zwischen der großen *Princess Royal Insel* (48 M. l. und 25 M. br.) und dem Festland. Zahlreiche kurze und längere Fjorde schneiden in das letztere ein, und hohe Wasserfälle stürzen hier und da von den Felsen herab. Auf Finlayson Channel folgt *Tolmie Channel*, *Graham Reach* und *Frazer Reach;* weiter *Mc Kay Reach*, zwischen dem N.-Ende von Princess Royal Island und *Gribbel Island*, und *Wright's Sound.* Dann tritt der Dampfer in den ***Grenville Channel,** der sich 50 M. lang in fast gerader Linie zwischen *Pitt Island* und dem Festlande hinzieht, auf beiden Seiten von steilen 500-1000m hohen Bergen eingefaßt, über die r. weiter zurück noch höhere Gipfel hervorragen. Der Kanal ist stellenweise nur einige hundert Fuß breit. Zeichen von Gletscherthätigkeit sind an den entfernteren Bergen sichtbar, während die Betten längst verschwun-

dener Lawinen an den hellgrünen Streifen jüngern Baumwuchses kenntlich sind. Das Boot verläßt dann den an seinem N.-Ende sich ausweitenden Grenville Channel und steuert durch die kurze *Arthur Passage*, zwischen (l.) *Porcher Island* und (r.) *Kennedy Island*, und die *Malacca Passage* in den weiten **Chatham Sound.** R. mündet der *Skeena River.* Die O.-Seite des Chatham Sound wird durch die große Halbinsel *Chim-sy-an* odor *Tsimpsean* begrenzt, die mit dem Festland durch eine schmale Landenge verbunden ist. Auf dieser liegt *Old Metlakatla*, der Schauplatz der interessanten Versuche Mr. Wm. Duncan's zur Erziehung der Eingebornen (s. unten), jetzt Missionsstation der protestant.-bischöflichen Kirche von Canada. Weiter aufwärts liegt *Port Simpson*, eine 1831 gegründete Station der Hudson Bay Co. Das Dampfboot legt an keinem dieser Punkte an. L. die *Dundas-Inseln*, deren nördlichster gegenüber sich *Portland Inlet* öffnet. Hier ist die N.-Grenze zwischen den britischen und amerikanischen Besitzungen (54° 40′ N. Breite) und man betritt nun **Alaska.** L. öffnet sich *Dixon's Einfahrt*, zwischen *Graham's Island* im S. und *Prince of Wales Island* im N.

Das Territorium **Alaska** (nach einem aleutischen Wort, das sich auf das Festland im Gegensatz zu den Inseln bezieht) umfaßt das Festland und die Inseln w. vom 141° W. Länge, sowie einen Streifen w. von einer vom Mt. St. Elias in s.ö. Richtung bis zum N.-Ende von Portland Channel und von da in 50° 40′ N. Breite zum Ocean gezogenen Linie. Die W.-Grenzen des Territoriums, im N. des Großen Oceans, umfassen den Aleuten-Archipel, die Inseln des Beringsmeeres und die östlichen der beiden Diomedesinseln in der Beringstraße.

Das Territorium läßt sich nach seinen physikalischen Verhältnissen in verschiedene Regionen teilen. Die *Sitka-Region* umfaßt die Küste und Inseln bis Cook's Einfahrt im N. und die Kadiakgruppe im W., hat eine rauhe und gebirgige Bodengestaltung mit zahlreichen Gletschern, steil abstürzenden Küsten, viele Fjorden und Buchten, ein feuchtes, kühles und gleichmäßiges Klima und ist mit dichtem Nadelholzwald bedeckt. — Die *Aleutische Region* umfaßt die Halbinsel Aliaska, die Aleutenkette und die Pribiloff- oder Pelzrobben-Inseln. Das Klima ist gleichfalls kühl und gleichmäßig, mit viel Nebel und Wind, aber weniger Regen als in der Sitka-Region. Sie besteht aus weiten ebenen Strichen mit zahlreichen einzelnen Berggruppen, wenig Gletschern, vielen vulkanischen Kegeln, zahlreichen Häfen und Ankerplätzen; von Bäumen gänzlich entblößt, zeitigt sie üppigen Graswuchs, sowie viele Kräuter und Blumen. Die Aleutenkette ist ein ehemaliger Riß in der Erdrinde und die Inseln sind zum großen Teil nicht vulkanischen Ursprungs, sondern bestehen aus krystallinischen oder sedimentären Bildungen. — Die *Yukon-Region* umfaßt das Festland im N. der großen Halbinsel, das an seinem N.-Rande echt arktische Verhältnisse, an der W.-Küste einen milden Sommer und arktischen Winter, im Innern einen kurzen heißen Sommer und trocknen strengen Winter hat. Es ist ein Land der Tundren, niedriger wellenförmiger Ketten von Rasenhügeln und weiter flacher, mehr oder weniger bewaldeter Flußthäler.

Die Produkte der Sitka-Region sind Holz, edle Metalle, Salm, Heilbutt und andre Seefische. Lignitkohlen und Marmor finden sich häufig. Die Aleutenregion erzeugt besonders Fuchs-, Seeotter- und Pelzrobben-Felle und in geringem Maße Kohlen. Kabeljaufang wird an der Küste in großer Ausdehnung betrieben. Die Yukon-Region produziert außer Waschgold nur Pelze und Salm. Geologisch interessant ist, daß das Territorium, obschon an das Eismeer grenzend und im Süden von Gletschern starrend, niemals von einer kontinentalen Eisschicht bedeckt war, wie sie die Küsten der ähnlichen Fjordgegend von Neu-England abgeflacht hat.

Die Eingebornen von Alaska gehören zu vier ethnologisch gesonderten Rassen: den *Eskimo*, oder *Innuit*, mit den von ihnen direkt abstammenden *Aleuten;* den *Haida Indianern* von Alaska; dem *Tlinkiten*-Stamm der Umgegend von Sitka; und den *Tinneh* oder *Athabascan-Indianern* des Binnenlandes. Sie sind mit keiner der jetzigen asiatischen Rassen direkt verwandt, wie man häufig angenommen hat, sondern bewohnen, wie die prähistorischen Muschelhaufen darthun, das Land seit vielen Jahrhunderten. Sie leben von Fischfang und Jagd; Elentier, Rentier und Salm sind im Innern, Haarrobben, Beluga, Dorsch und andere Seefische, Salm und Wasservögel an den Küsten ihre hauptsächlichste Beute. Die Fjorde und Flüsse sind ihre Straßen; fast ausnahmslos sind sie Canoefahrer und im ganzen Norden Treiber von Hundeschlitten.

In den Dörfern der Tlinkiten und Haidas fallen dem Reisenden besonders die *Totempfähle* auf, die zu verschiedenen Zwecken, meist aber als Stammbäume errichtet werden. Ein Mann baut eines ihrer großen Gemeindehäuser und errichtet zum Gedächtnis daran vor demselben einen Cedernmast, auf dem emblematische Figuren seines Totem (Handzeichens) und derjenigen seiner Vorfahren über einander geschnitzt sind. Die Thür des Hauses ist häufig durch das untere Ende des Pfahls unter dem Totem des Erbauers geschnitten, während darüber die successiven Totems (die nach den socialen Gebräuchen in jeder Generation andere sind) immer weiter sich entfernen.

Das Territorium umfaßt annähernd 531400 Sq.-M. (dreimal soviel wie Frankreich) mit c. 32000 Einw., von denen ein Siebtel für civilisiert gelten; sein Hauptarchipel, in der Sitka Region, zählt angeblich 11000 Inseln; seine gesamte Küstenlinie beläuft sich anf c. 18200 M. Alaska wurde von Rußland im J. 1867 für die Summe von $ 7250000 abgetreten. Es hat nur 1 Einwohner auf 17 Sq.-M., brachte aber trotzdem in 20 Jahren über 8 Millionen Dollars Einkünfte. — Das Hauptwerk über Alaska ist „Alaska and its Recources“ von *Wm. H. Dall*, dem die obigen Angaben entnommen sind.

Bei der Weiterfahrt springt r. *Cape Fox* vor, mit dem kleinen *Fort Tongas.* Der Dampfer nimmt seinen Kurs nach N. und tritt in die 100 M. lange und 4-12 M. br. **Clarence Strait,** w. begrenzt vom *Prince of Wales Island* (130 M. l. und 30 M. br.). Diese Insel wird von den *Haidas*, dem entwickeltsten Indianerstamme Alaskas (vgl. s. oben) bewohnt und enthält die besten Totempfähle, doch hat der gewöhnliche Tourist keine Gelegenheit hier zu landen. Auf *Annette Island*, der größten der *Gravina-Inseln*, liegt *Port Chester*, mit dem neuen *Metlakatla*, das Mr. Duncan bei Aufgabe seiner ursprünglichen Station (s. oben) hier gründete. Man befindet sich nun in dem sog. *Alexander Archipel*, von dessen Inseln etwa 1100 auf den Karten der Ver. St.-Regierung verzeichnet sind, während zahllose andere Inselchen unbeachtet blieben. Auf beiden Seiten der Straße ragen mächtige und schöngeformte Berge auf. Nahe dem N.-Ende von Clarence Strait steuert das Boot r. (ö.) zwischen *Etolin Island* (r.) und *Zarembo Island* (l.) hindurch und läuft *Fort Wrangell* an, den ersten Haltplatz der „Queen“ nach der Abfahrt von Victoria.

790 M. (von Tacoma) **Fort Wrangell,** am N.-Ende der gleichnam. Insel gegenüber der Mündung des *Stikine River* gelegen, war früher von einiger Bedeutung als Verladeplatz für die Cassiar-Bergwerke, ist aber jetzt ein schmutziger und verfallner Ort, der von c. 250 Tlinkiten (s. oben) und ein paar Weißen bewohnt wird. Es hat seinen Namen von Baron Wrangell, zur Zeit seiner Gründung (1834) russischem Gouverneur von Alaska.

Für den Touristen ist Fort Wrangell interessant weil er hier vermutlich die besten *Totempfähle* zu sehen bekommen wird, obschon dieselben an Sorgfalt der Ausführung denen der Haidas (S. 439) weit nachstehen. Die hiesigen Totems sind 6-12m hoch. Eins ist von einem Bären gekrönt, ein andres von einem Kopf mit einem „Tyhee"-Hut, dem Abzeichen eines Shamanen oder Medizinmannes. Ein solcher Hut, der angeblich 400 Jahre alt ist, wird in einem der Häuser gezeigt. Der alte *Begräbnisplatz* ist dicht überwachsen und enthält wenig Bemerkenswertes. Die geschnitzte Figur eines Wolfs (oder Bären), die sich auf einem der Gräber befand, liegt jetzt unweit der beiden Totempfähle auf der Erde.

Die *Tlinkiten* selbst bieten für den Besucher einiges Interesse; zu ihren Gebräuchen gehört u. a. das Schwärzen der Gesichter bei den Mädchen (angeblich zur Schonung der Haut) und das Tragen von *Labretten* oder kleinen Pflöcken von Silber, Elfenbein, Holz oder Knochen in der Unterlippe. Kuriositäten verschiedener Art, wie Labretten, silberne Armreifen, geschnitzte Horn- oder Holzlöffel, Bastkörbe, Heilbuttenhaken, bunt bemalte Ruder, die geschnitzten Rasseln der Shamanen und hübsche Schnitzereien in Schiefer kann man bei den Eingebornen kaufen; der Neugierige mag auch einen der mangelhaft ventilierten Innenräume besuchen.

Am andern Ende des Dorfs liegen das *Gerichtshaus* und eine *Missionsschule für Mädchen*, deren Lehrer den Besuchern freundliche Auskunft giebt.

Nach der Abfahrt von Fort Wrangell sucht sich das Boot seinen Weg durch die vielgewundenen *Wrangell Narrows*, wo das Fahrwasser durch Pfähle und Bojen bezeichnet ist. Die Ufer sind schön bewaldet und Rasenstreifen umsäumen hier und da das Wasser. Weiterhin, im *Soukhoi Channel*, nimmt die Landschaft einen großartigern Charakter an. Die Berge auf beiden Seiten, obschon anscheinend nicht sehr hoch, sind bis zu 300m oder weniger über dem Wasser mit Schnee bedeckt und zeichnen sich durch ihre schönen und mannigfachen Umrisse aus. Einer der auffallendsten ist der *Devil's Thumb*, ein an die Tiroler Dolomiten erinnernder Felskoloß. R. erscheinen nun die ersten Gletscher (sämtlich rechts): der *Le Conte-Gletscher*, hoch oben am Bergabhang; der *Patterson-* und *Baird-Gletscher*. In dieser Gegend trifft man auch die ersten Stücke von schwimmendem Eis, während die unbeschreiblichen Farbeneffekte der späten Sonnenuntergänge (9-10 Nm.) die Bewunderung auch des kühlsten Beobachters erregen werden.

Soukhoi Channel erweitert sich zum *Frederick's Sound*, mit der *Kupreanoff-Insel* l.; doch verläßt das Boot diesen bald und steuert nördl. durch die lange *Stephens Passage*, w. von der großen *Admiralty-Insel* begrenzt. In *Holkam Bay* (r.) wurde eine Zeit lang Goldwäscherei betrieben. Näher dem N.-Ende der Passage öffnet sich r. ***Taku Inlet**, mit schönen Gletschern, von denen einer bei seinem Absturz ins Meer 1/2 M. breit und 30-60m dick ist. In dem schmutziggrauen Wasser der Bucht schwimmen zahlreiche kleine Eisfelder und Eisberge. Die umliegenden Berge haben ein phantastisches, dolomitähnliches Aussehen. — Gleich oberhalb der Mündung der Taku-Bucht tritt das Boot in den hübschen *Gastineau Channel*, zwischen *Douglas Island* und dem Festlande.

990 M. **Juneau**, die größte Stadt in Alaska, mit (1890) 1253 Einw., die zu ziemlich gleichen Teilen aus Weißen und Indianern oder Halbblut-Indianern bestehen, liegt am Festlande, auf einem schmalen,

ziemlich ebenen Streifen zwischen dem Meere und einem steilen, schneedurchfurchten Berge (1000m). 1880 gegründet und nach einem Neffen des Gründers von Milwaukee (S. 258) benannt, wird es fast ausschließlich von Grubenarbeitern bewohnt und besitzt eine Missionsschule. In Juneau erscheint eine Wochenzeitung, die *Alaska Free Press*. Für den Touristen bietet der Ort wenig, doch findet man hier die besten Läden für Pelzwerk (Seeotter, Seehund, Otter, Biber, Bär, Moschusratte, Fuchs etc.) und die berühmten *Chilkat-Decken*. Die letztern werden aus dem Haar von Bergziegen angefertigt und mit einheimischen Farbstoffen gefärbt, doch sind echte Stücke ($60-100 wert) jetzt selten und die meisten der zum Kauf angebotenen sind aus Wolle und mit Anilinfarben gefärbt.

1/2 M. n. von Juneau liegt ein Dorf der *Auk-Indianer*, eine merkwürdige und primitive, aber sehr schmutzige Niederlassung, die allenfalls einen Besuch verdient. Man kann hier eine Fahrt in einem indianischen Canoe unternehmen (akkordieren!). Hinter dem Dorf ist ein einheimischer *Friedhof*, mit seltsamen kleinen Hütten, die die verbrannten Überreste und Personaleffekten der Toten enthalten.

Juneau besitzt einige Pferde und Karren, sowie eine der beiden einzigen Fahrstraßen in Alaska. Diese führt den wildromantischen **Cañon des Gold Creek* mit Wasserfall und kl. Gletscher hinan, nach den (3 1/2 M.) **Silver Bow Mines**, ein bei ausreichender Zeit sehr lohnender Ausflug. Das Silver Bow Becken enthält reiche Goldminen, die sowohl bergwerksmäßig wie in Goldwäschen mit Erfolg ausgebeutet werden.

Auf Douglas Island, gegenüber von Juneau, liegt die berühmte ***Treadwell Gold Mine**, bei der die Dampfer in der Regel halten. Die Mine, die sich unweit des Landeplatzes befindet und leicht zu besuchen ist, hat die größte Quarz-Stampfmühle der Welt, mit 240 Pochstempeln. Das Quarz enthält nicht mehr als $4-6 Metall auf die Tonne, ist aber so leicht und billig zu verarbeiten, daß der Gewinn kolossal sein soll. Es wird glaubwürdig erzählt, daß die Gesellschaft, der die Mine gehört, $16000000 als Kaufpreis ablehnte, und das thatsächlich vorhandene Gold wird auf das Vier- bis Fünffache des Betrages geschätzt, der für den ganzen Bezirk Alaska bezahlt worden ist (S. 439). Viele der besten Bergarbeiter sind Eingeborne, die täglich bis $2 1/2 verdienen.

Da von Gastineau Channel oberhalb Juneau keine Karte existiert, kehrt der Dampfer zu dessen S.-Ende zurück und setzt seine Fahrt nach N. durch *Saginaw Channel*, an der W.-Seite von Douglas Island fort. Derselbe mündet auf den ***Lynn Channel**, einen schönen 60 M. nordwärts sich erstreckenden Fjord, von Schneebergen eingeschlossen, die unmittelbar aus dem Meere steil aufsteigen. Das Landschaftsbild, das sich hier darbietet, ist wohl das großartigste, an dem die Fahrt bis jetzt vorüberging; an zwanzig kleine und große Gletscher senken sich durch die Seitenschluchten in den Fjord hinab, unter denen der *Auk*, *Eagle* (r.) und *Davidson Glacier* die Aufmerksamkeit besonders auf sich ziehen. Der letztere, nahe dem oberen Ende und an der W.-Seite des Fjords, dehnt sich bei seiner Mündung in das Wasser zu einer Breite von 3 M. aus, doch ist seine Stirnseite teilweise von einer baumbewachsenen Moräne verdeckt. Lynn Channel endet in zwei Verzweigungen, den *Chilkoot* und *Chilkat Inlets*. Der Dampfer fährt in der Regel bis *Pyramid Harbor*, am obern Ende des letztern (ö.) Armes hinauf, wo man die höchste Breite der ganzen Fahrt erreicht (59° 10′ 36″ N. Breite; ungefähr

den Breitengrad der Orkney-Inseln, von Kristiania oder St. Petersburg). Im Mittsommer beschränkt sich hier die Nacht auf 3-4 St. Dämmerung. Man kann auf einem der Schiffsboote ans Land fahren und das kleine Chilkat-Dorf (80-100 Einw.) besuchen, wo eine Salmon Cannery (S. 433) betrieben wird. Auch andre Niederlassungen sind an der Bucht vorhanden. In dieser Gegend werden die schönen Chilkat-Decken (S. 441) angefertigt. Die Gletscher werfen zum Teil ein treffliches Echo zurück.

Das Boot kehrt zum S.-Ende des Lynnkanals zurück und wendet sich r. (NW.) in *Icy Strait.* Auf diese öffnet sich r. ***Glacier Bay**, die sich 30 M. weit nach N. erstreckt, indem sie sich von 12 M. auf 3 M. Breite zusammenzieht. Die die Bucht unmittelbar umgebenden Berge sind verhältnismäßig niedrig (1800-2100m), aber weiter aufwärts hat man eine prächtige Aussicht auf die **Fairweather Range,** mit (von l. nach r.) *Mt. La Perouse* (3444m), *Mt. Crillon* (4845m), *Mt. Lituya* (3050m) und *Mt. Fairweather* (4720m). Auf der Oberfläche des Wassers schwimmen zahllose kleine Eisberge und Eisfelder, die sich von den großen in die Bucht mündenden Gletschern losgelöst haben, und bei der größten Vorsicht des Steuermanns ist ein gelegentlicher Anprall nicht zu vermeiden. Am obern Ende der Bucht öffnet sich ein trefflicher Blick auf den prachtvollen ****Muir-Gletscher,** das großartigste Schauspiel, das die Alaskafahrt bietet (1270 M. von Tacoma auf der von uns beschriebenen Fahrt). R. liegt die kleine Hütte, in der Professor John Muir bei seinen Gletscherforschungen 1879 wohnte. Das Dampfboot ankert möglichst nahe beim Gletscherabsturz.

Dieser gewaltige Gletscher, der die großen Eisfelder der Schweiz weit hinter sich läßt, mündet in das Meer mit einer 1 M. br. und 60-90m hohen Eiswand, die sich wahrscheinlich um das Doppelte unter dem Wasser fortsetzt. Von dieser prächtig blau und weißen Eismauer, die gegen die schmutzigen Stirnmoränen europäischer Gletscher einen auffallenden Kontrast bildet, lösen sich in kurzen Pausen gewaltige Eismassen, oft im Gewicht von vielen hundert Centnern, und stürzen mit betäubendem Krachen in die Bucht, indem sie das Wasser in Schaumwolken hoch emporschleudern und Wellen hervorbringen, die den mächtigen Dampfer wie ein kleines Boot herumwerfen. Neun Gletscherströme vereinigen sich, um die Hauptmasse des Gletschers zu bilden, dessen großartiges Becken eine Breite von 30-40 M. hat. Siebzehn kleine Gletscher münden in den Hauptgletscher, der bei seinem Durchbruch durch die Berge vor dem Absturz ins Meer 2 M. breit ist. Prof. G. F. Wright, der den Gletscher 1886 erforschte, schätzte sein tägliches Fortschreiten auf 21m in der Mitte und 3m an den Seiten (im Durchschnitt 12m), während Prof. H. F. Reids (von Johns Hopkins University), der den Sommer 1889 hier zubrachte, eine Zunahme von höchstens 2,5-3m täglich feststellte. Im August stürzen täglich gegen 200 000 000 Kubikfuß Eis in die Bucht. Obgleich also der Gletscher verhältnismäßig rasch vorrückt, haben die Messungen erwiesen, daß er im Sommer mehr Eis verliert, als er im Winter gewinnt, und daß seine Vorderseite unaufhaltsam von Jahr zu Jahr zurückweicht. Aus der Form und Struktur der sie umgebenden Berge geht klar hervor, daß der Eisstrom einst die ganze Glacier Bay ausfüllte, und zahlreiche Spuren an den Moränen und den anstoßenden Felsen beweisen den Rückgang des Gletschers in neuerer Zeit. Vancouver fand 1794 die Bucht durch einen Eiswall geschlossen.

Die Besucher werden in kleinen Booten an einer der Seitenmoränen ans Land gesetzt und gelangen, von hier c. 1 M. hinansteigend, auf die

Oberfläche des Hauptgletschers, auf der sie nach Belieben weiterwandern können. Der Absturz des Gletschers nach dem Meere ist so zerrissen und von großen Spalten durchsetzt, daß man ihn nicht betreten kann. Vom obern Eismeer hat man einen herrlichen Blick auf Glacier Bay und die Fairweather Range; großartiger noch, aber nur für gute Kletterer erreichbar, ist die Aussicht von dem kegelförmigen Berge (c. 900m) auf der l. (NW.) Seite des Gletschers, 2 M. von der Bucht. Das Wandern auf dem glatten Eisfelde bietet im Sommer keine Schwierigkeit, doch sorge man für genügenden Schutz der Füße gegen Feuchtigkeit, da die heiße Sommersonne, die auch zu warme Kleidung lästig macht, eine starke Einwirkung auf die Oberfläche des Gletschers ausübt. Vom Dampfboot werden den Passagieren Bergstöcke mitgegeben und die Gesellschaft hat bis zum Gletscher hinauf einen mit Handweisern versehenen Bohlenweg angelegt. Wer weitere Ausflüge unternimmt, möge sorgfältig auf verschneite Gletscherspalten achten und einsame Wanderungen vermeiden.

Der **Pacific Glacier**, der w. vom Muir-Gletscher in die Bucht mündet, hat eine Meeresfront von 5 M. und einen noch höhern Eiswall als der Muir-Gletscher, ist aber nicht so leicht zugänglich und wurde bisher nicht erforscht.

Der nächste Weg von Glacier Bay nach Sitka würde durch *Cross Sound* und an der W.-Seite von *Chichagoff Island* hinabgehen, doch kehrt das Dampfboot, um die Fahrt durch das offene Meer zu vermeiden, durch Icy Strait (S. 442) und Chatham Sound (S. 438) zurück. Nachdem es ungefähr ein Drittel des letztern hinabgefahren ist, wendet es sich r. in den *Peril Sound*, zwischen den Inseln *Chichagoff* (n.) und *Baranoff* (s.), eine anfangs breite Wasserstraße, die sich schließlich auf 1/2 M. verengt, mit bewaldeten Ufern und zahlreichen kleinen Inseln. Bei der Annäherung an Sitka öffnet sich r. ein schöner Blick auf *Mt. Edgecumbe* (s. unten), mit seinem halb mit Schnee gefüllten Krater.

1420 M. **Sitka**, die Hauptstadt von Alaska und Sitz des Gouverneurs, liegt herrlich an der W.-Seite der Baranoff-Insel an einer schönen mit grünen Inseln übersäten Bucht, die ö. von einer imposanten Kette schneebedeckter Berge umsäumt ist. Im W. ist die Bucht durch *Kruzoff Island* mit dem erloschenen Vulkan *Mt. Edgecumbe* (853m) geschützt, während unmittelbar ö. von der Stadt *Mt. Verstovaia* (978m) aufragt. Sitka wurde 1804 von Alex. Baranoff, dem ersten russischen Gouverneur von Alaska, gegründet und hatte 1890 1190 Einw., darunter 293 Weiße, 31 Chinesen und 865 Eingeborne. Sitka liegt unter 57° N. Breite (ungefähr in gleicher Höhe wie Aberdeen und Riga), hat aber durch den *Kuro Siwo* oder japanischen Golfstrom einen mildern Winter als Boston, trotz der Nähe ewigen Schnees (Durchschnittstemperatur im Sommer 10°, im Winter 0° R.). Das Thermometer fällt selten unter — 14° R. Die Regenmenge ist sehr beträchtlich (c. $2{,}_{75}$ m).

Auf einer Anhöhe w. vom Dock steht **Baranoff Castle**, die Residenz der russischen Gouverneure, ein einfacher, jetzt sehr vernachlässigter Holzbau. Vom Dach schöne *Aussicht. — Am obern Ende der vom Werft in die Stadt führenden Hauptstraße die **Russisch-griechische Kirche**, mit grünem Dach und zwiebelförmiger Kuppel; im Innern sehenswerte Bilder und Meßgewänder. Viele Eingeborne und Mischlinge gehören der griechischen Kirche an und stehen noch unter Obhut eines russischen Popen. Die massiven alten *Blockhäuser* der Russen werden zum Teil noch

bewohnt. — Am obern Ende der **Hauptstraße** r. die Straße am Strande hin verfolgend, gelangt man zu der **Presbyterian Mission**, wo Besucher freundliche Aufnahme finden. Das ***Sitka Museum**, eine sehenswerte Sammlung von Erzeugnissen von Alaska, befindet sich in den Anlagen der Mission, in einem wie die Wohnung eines eingebornen Häuptlings eingerichteten Gebäude, mit einem Totempfahl am Eingang. — Zwischen diesen Gebäuden weitergehend, erreicht man den **Indian River Walk** (hin und zurück c. 2 M.), wo der Reisende, der in Sitka arktisches Klima zu finden erwartete, mit Überraschung reiche Vegetation, schöne Bäume und einen murmelnden Bach antreffen wird. Jenseit der größten Brücke r. steht eine besonders schöne Grupppe von Cedern.

Das **Native Village**, oder die *Rancherie*, liegt l. vom Werft und wird von 800-900 Sitkanern bewohnt, darunter interessante Exemplare wie „Princess Tom" und „Sitka Jack", die für Dampfbootreisende stets zu Hause sind. Für Touristen werden zuweilen Canoe-Wettfahrten der Eingebornen sowie Tanzaufführungen etc. veranstaltet. Hinter dem Dorf liegt der einheimische und russische Friedhof.

Einheimische Kuriositäten kann man in Sitka zu billigen Preisen kaufen; Pelzwerk besser in Juneau (S. 441). In Sitka erscheint eine Wochenzeitung, der *Alaskan* (10 c.).

Sitka ist der Wendepunkt der Alaskatour und das Dampfboot verfolgt nun denselben Kurs zurück, den es bis hierher genommen hat (durch Icy Strait, Chatham Sound, Frederick Sound etc.). Die Entfernung bis Tacoma beträgt c. 1200 M. und wird in 5-6 Tagen zurückgelegt. Das Dampfboot hält auf der Heimfahrt in der Regel nur an wenigen Punkten, doch erblickt man nun bei Tage eine Reihe schöner Landschaftsbilder, an denen man zuvor Nachts vorbeifuhr. Passagiere des *Canadian Pacific Railway* verlassen das Boot in Victoria und fahren von da mit kleinerem Steamer nach *Vancouver;* s. *Baedeker's Canada.*

MEXIKO.

Die **Republik Mexiko** besteht aus einem Bunde von 27 Staaten, zwei Territorien und einem Bundesdistrikt (mit der Hauptstadt Mexiko). Ihr Gebiet umfaßt insgesamt c. 770000 Sq.-M. (1946000 qkm); die Bevölkerung betrug 1892 11885000 Seelen, darunter c. 19% Europäer oder Einheimische europäischer Abkunft, 38% eingeborene Indianer und 43% Mischlinge (Mestizen). Mit Ausnahme schmaler Küstenstriche am Golf von Mexiko und dem Großen Ocean besteht das Land aus einem auf beiden Seiten von Gebirgsketten eingefaßten Plateau mit einer durchschnittlichen Meereshöhe von 1800m, das die nördl. Fortsetzung der Andes bildet. Die Haupt-Bergkette, an der W.-Seite, heißt *Sierra Madre*.

Zugangsrouten, Reiseplan und Reisezeit. Seit Eröffnung der in R. 100-102 beschriebenen Eisenbahnen läßt sich ein Ausflug nach Mexiko leicht vom Süden der Vereinigten Staaten her ausführen und der Besuch des durch Naturschönheiten wie durch eine eigenartige, für den Europäer völlig neue Kultur ausgezeichneten Landes ist sehr zu empfehlen. Drei Wochen genügen für die Reise nach der Stadt Mexiko und zurück, mit Aufenthalt an den interessantesten Orten unterwegs, sowie einem Ausflug von Mexiko nach Orizaba, oder selbst nach Vera Cruz und zurück. Die Tour ist nicht besonders beschwerlich und wird häufig auch von Damen unternommen; mehr Zeit und Mühe erfordert der Besuch der interessanten Ruinenstätten von Yucatan, Chiapas und Oaxaca. Das mexikan. Plateau kann in jeder Jahreszeit besucht werden, am besten vielleicht vom Juni bis Sept., wo der Staub durch die Sommerregen niedergehalten wird; im allgemeinen sind indeß der Winter oder der Anfang des Frühjahrs (März oder April) vorzuziehen. Wegen der Tageshitze ist ziemlich leichte Kleidung ratsam, Überwürfe oder Plaids für die kalten Abende und Morgen aber unentbehrlich. Wer das Dampfboot in einer Richtung benutzen will, thut dies besser bei der Hin- als bei der Rückreise. Die dünne Luft des mexikan. Plateaus wirkt anfangs manchmal ziemlich angreifend.

Reisende, die kein Spanisch sprechen, werden sich am besten einer der Gesellschaftsreisen von *Raymond & Whitcomb* (S. xxx) anschließen, die Mexiko im Winter und Frühjahr besuchen. Ihre gewöhnliche Route geht von Eagle Pass nach der Stadt Mexiko (R. 101) und von da zurück nach El Paso (R. 102), mit Ausflug nach Orizaba (S. 457) etc. Die Gesellschaften reisen in einem Separate Vestibuled Train mit Schlaf- und Speisewagen, der ihnen als Hotel dient (mit Ausnahme der Stadt Mexiko) und den weitern Vorteil bietet, daß er die Halteplätze zu zweckmäßigen Stunden erreicht und verläßt. Jede Gesellschaft wird von Dolmetschern begleitet.

Eisenbahnen etc. An den Billettschaltern der größern Städte wird meist Englisch verstanden; ebenso sprechen die Kondukteure der durchgehenden Züge englisch. Auch Fahrpläne und „Folders“ (S. xxiv) sind vielfach englisch abgefaßt. Wer nur die in den nachstehenden Routen beschriebenen Teile von Mexiko besucht, wird mit *Diligencen* kaum in Berührung kommen. Die meisten Städte haben vollständige Netze von *Tramways* (von Maultieren gezogen), oft mit Wagen erster und zweiter Klasse. Die Tramways verbinden zuweilen Städte, die bis 70 M. von einander entfernt sind.

Hotels. Die mexikanischen Hotels sind vielfach dürftig und ihre Sauberkeit läßt zu wünschen. Der gewöhnliche Preis ist täglich \$ 2-2½ (in der Stadt Mexiko teurer). Die Stelle der Zimmermädchen versehen meist „Mozos“ oder Knaben. Kleine Trinkgelder sind üblich und von guter Wirkung. Seife und Zündhölzer fehlen in den Schlafzimmern. Wein und ausländisches Bier sind teuer, einheimisches Bier und Pulque wohlfeil.

Paß. Zoll. Ein Paß ist in Mexiko nicht notwendig, kann sich aber

unter Umständen nützlich erweisen. Die zollamtliche Untersuchung wird in der Regel mit Höflichkeit und Nachsicht vorgenommen und betrifft kaum jemals Dinge, die sich im Gepäck eines Touristen befinden. In Mexiko gekaufte Artikel müssen an der amerikan. Grenze verzollt werden.

Geld. Reisekosten. Die gesetzliche Einheit des mexikan. Münzsystems ist der *Peso* (Thaler oder Dollar), der in 100 *Centavos* (c.) geteilt wird. Die alten Ausdrücke *Medio* (6½ c.) und *Real* (Plur. *Reales;* 12½ c.) werden noch fortwährend gebraucht, obschon die Stücke, welche sie bezeichnen, nicht mehr circulieren (*dos reales* = 25 c., *cuatro reales* = 50 c., *seis reales* = 75 c., *ocho reales* = $ 1). Die Kosten einer kurzen Tour nach Mexiko werden ungefähr $ 8-10 täglich betragen. Ein mexikan. Dollar gilt c. 70 amerikan. Cents. Mexikan. Geld kann man in New York billig kaufen, aber auch in der Stadt Mexiko mit einem Kursgewinn von 40-50% einwechseln. Auch an der Grenze kann man amerikan. Geld eintauschen. Von Banknoten nehme man nur die des Banco Nacional, der Banken von London, Mexiko und Südamerika. Größere Summen führt man am besten in Wechseln auf New Yorker Bankhäuser bei sich.

Sprache. Eine wenn auch nur geringe Kenntnis der spanischen Sprache wird sich für die Reise nach Mexiko sehr vorteilhaft erweisen. Die Buchstaben des Alphabets werden ausgesprochen wie im Deutschen, mit folgenden Ausnahmen: c vor e und i = th im engl. thin, vor a, o, u, l, r und am Ende eines Wortes = k; g vor e und i = h; h ist stumm; ll = lj; ñ = nj; y = ch in Loch; z = s.

Post. Eine Liste der ungenügend adressierten Briefe wird nach dem Eintreffen der Post an den Postschaltern ausgehängt und wer einen Brief abfordert, muß seine Nummer auf der Liste nebst dem Namen des Adressaten angeben. Briefe, die an die großen Hotels in der Stadt Mexiko adressiert sind, werden in der Hotel Office abgegeben. Die Taxe für Briefe von Mexiko nach Ländern des Postvereins ist 5 c. für ½ oz.

Stiergefechte sind in Provinzialstädten noch hier und da zu sehen, haben aber in der Landeshauptstadt aufgehört. Personen von feinerm Empfinden werden diesem widerwärtigen Schauspiel fernbleiben.

Litteratur. Das beste Reisehandbuch für Mexiko ist das von *Thomas A. Janvier* (Scribner's Sons; 5. Aufl. 1893; $ 1½). Das geschichtliche Hauptwerk ist *Prescott's* „Conquest of Mexico". Andre gute Bücher sind von *E. Riedel* („Guide to the City and Valley of Mexico, 1892), *David A. Wells*, *F. A. Ober* und *F. Hopkinson Smith.* Über die Altertümer vgl. „Report of an Archæological Tour in Mexico in 1881", von *F. A. Bandelier.*

100. Von Laredo nach der Stadt Mexiko.

839 M. Mexikanische Nationalbahn (*Camiño de Fierro Nacional Mexicano*) in 41 St. (Fahrpreis $ 31,25, amerikan. Währung; Schlafwagen $ 9, mexikan. Währung). — Diese Bahn bildet die kürzeste und direkteste Verbindung nach der Stadt Mexiko (von New Orleans 1570 M.) und führt durch schöne Landschaften, ist aber schmalspurig und wird daher von den Raymond & Whitcomb Vestibuled Trains (S. 445) nicht befahren. Gepäck aus den Verein. Staaten gebe man nach New Laredo auf, wo es zollamtlich untersucht und mit neuen Checks (S. xxiv) versehen wird.

Laredo s. S. 427. Die Bahn überschreitet den *Rio Grande del Norte* und erreicht die erste mexikanische Station (1 M.) *Laredo Nuevo* oder *New Laredo* (134 m; s. oben). Die Fahrt geht zunächst über eine unfruchtbare Ebene mit Kaktus und Mesquite (Tintenbaum)-Gebüsch. R., jenseit (73 M.) *Lampazos* (313 m), erhebt sich die *Mesa de los Catujanos* (450-600 m).

160 M. **Monterey** (535 m; *Hidalgo*, *Iturbide*, $ 2½), die Hauptstadt des Staats *Nuevo Leon*, mit 20000 Einw., in schönem Thal zwischen ö. *Cerro de la Silla* (1265 m) und w. *Cerro de la Mitra* (1100 m) gelegen, wird als Winterkurort besucht. 3 M. n. ö. liegen

die heißen Quellen von *Topo Chico* (Hotel, $ 2½). — Weiter durch das enge Thal des *San Juan* bergan, in großartiger Gebirgslandschaft (r. die *Sierra de la Paila;* l. die *Sierra Madre*, S. 445). — 235 M. *Saltillo* (1585 m; Tomasichi, $ 2½; Bahnrestaur., M. $ 1), die Hauptstadt von *Coahuila*, mit 10 000 Einw., ist durch die hier verfertigten „Serapes" (mexikan. Mäntel) bekannt. — Die Bahn durchschneidet das Schlachtfeld von *Buena Vista* (23. Feb. 1847). — Bei (259 M.) *Carneros* (1980 m) erreicht sie die Höhe des mexikan. Central-Plateaus, senkt sich etwas und führt geradefort durch eine ebene Fläche. — 374 M. *Catorce* (Bahnrestaur., D. $1) ist Station für die (8 M.) reiche Silberminen-Stadt gl. N., nur zu Fuß oder Pferde zugänglich. Etwas weiter passiert man den Wendekreis des Krebses und gelangt in die heiße Zone (Pyramide r.).

477 M. **San Luis Potosi** (1875 m; *American*, *San Ferdinando*, $ 2½; *Bahnrestaur.*, M. $ 1), die Hauptstadt des gleichn. Staates, mit 60000 Einw., verdankt seine Bedeutung den reichen Silberminen der Umgebung.

Die Straßen sind sauber und gut gehalten. Bemerkenswert sind u. a. die *Kathedrale* (mit einer von Philipp II. von Spanien geschenkten Glocke), die *Münze*, die *Alameda*, die *Markthallen*, der *Palast des Gouverneurs*, das *Stadthaus*, der *Justizpalast* u. mehrere *Kirchen*. Die *San Pedro Mine* verdient einen Besuch. — Bahnen führen von hier nach *Tampico*, am Golf von Mexiko (S. 450), und nach *Aguascalientes* (S. 450).

563 M. *Dolores Hidalgo* ist zu Ehren des Patrioten Miguel Hidalgo (S. 449) so benannt, der hier Pfarrer war. — 585 M. *San Miguel de Allende* (1830 m; Allende, $ 2), Stadt von 15000 Einw., am Fuß des *Cerro de Montezuma*, besitzt sehenswerte Kirchen und treffliche öffentliche Bäder. Es war Geburtsort des Patrioten Allende (S. 449), nach dem es benannt ist. — Die Bahn folgt nun dem Thal der *Laya* (Aussichten rechts). Die Vegetation nimmt allmählich einen mehr tropischen Charakter an. — 619 M. *Celaya* (1760 m; Solis), Stadt von 3000 Einwohnern und Kreuzungspunkt der Mexikanischen Centralbahn (S. 451), ist ein ziemlich bedeutender Ort, mit schönen alten Kirchen (Nuestra Señora del Carmen etc.) und guten Bädern. Dulces (Süßigkeiten), Erdbeeren und Opale werden am Bahnhof zum Kauf angeboten. — 642 M. *Salvatierra;* 662 M. *Acambaro* (1855 m), Knotenpunkt einer Bahn nach *Morelia* und *Patzcuaro*. Die Bahn wendet sich nach SO. (r.) und führt im Thal des *Rio-Lerma* hinan (Aussicht links). — 700 M. *Maravatio* (2015 m); 723 M. *Tepetongo* (2330 m); 757 M. *Flor de Maria* (2590 m; Bahnrestaur., M. $ 1); dann durch einen Tunnel.

794 M. **Toluca** (2625 m; **Leon d'Oro*, *Gran Sociedad*, $2), die Hauptstadt des *Staates Mexiko*, ist eine blühende und gut gehaltene Stadt von 20000 Einw., in schöner Lage in einem fruchtbaren, von hohen Bergen eingeschlossenen Thal. Bemerkenswert das *Regierungsgebäude*, die *Markthallen*, mehrere *Kirchen* und altertümliche *Portales*. Kunstreiche Leinenarbeiten („drawn-work"), Thonwaren und andere Reiseerinnerungen sind hier zu kaufen.

Die Besteigung des **Nevado de Toluca** (4600m), eines im S. der Stadt aufsteigenden schneebedeckten vulkanischen Kegels, erfordert hin und zurück 2 Tage. Großartige Aussicht.

Die Fahrt von hier bis Mexiko ist landschaftlich zum Teil außerordentlich schön. Die Bahn wendet sich nach O. und beginnt jenseit der indianischen Stadt (804 M.) *Ocoyoacac*, die man weit unten r. liegen sieht, den Anstieg zum Rücken der *La Cruz Mts.* (Sierra Madre; Aussicht rechts). Sie folgt den Windungen des *Rio Lerma;* r. thront der *Nevado de Toluca* (s. oben). 807 M. *Jajalpa* („Halpa"; 2709m). In dieser Gegend wird viel Maguey (S. 452) gebaut. — 814 M. *Salazar.* Bei (815 M.) *La Lima* (3110m) ist die Höhe erreicht und der Abstieg beginnt, mit prachtvollen *Blicken auf das *Thal von Mexiko* mit seinen Seen, in der Mitte die Stadt Mexiko und im Hintergrunde die majestätischen schneebedeckten Vulkane Popocatepetl (r.) und Ixtaccihuatl (l.; s. S. 456). Bei (822 M.) *Dos Rios* auf hoher Trestle über den *Rio Hondo;* weiter über zahlreiche Seitenschluchten *(barrancas).* R. wird Chapultepec sichtbar (S. 455). — 833 M. *Naucalpan.* Viel Kaktus. Jenseit (836 M.) *Tacuba* erblickt man l. den Baum der Noche Triste (S. 456).

839 M. *Mexiko* (Colonia Station) s. S. 452.

101. Von Eagle Pass nach der Stadt Mexiko.

1091 M. Mexikan. Internationale Bahn *(Ferrocarril Internacional Mexicano)* in 62 St. (Fahrpreis $ 51.40, limited $ 31.25, Schlafwagen $ 9; Fahrpreis von Spofford Junction $ 32.80, von New Orleans $ 52.70, von New York $ 85.20). Dies ist die direkteste Normalspurbahn vom O. nach der Stadt Mexiko. Das Gepäck wird in Eagle Pass visitiert und umgecheckt (S. 446).

Das Städtchen *Eagle Pass* (3000 Einw.) liegt am N.- oder amerikanischen Ufer des *Rio Grande* (s. S. 446). Die Bahn überschreitet den Strom auf einer 300m langen Eisenbrücke und hält in *Ciudad Porfirio Diaz*, früher *Piedras Negras* genannt (230m; Hôtel), einer mexikanischen Stadt von ca. 5000 Einw., im Staate *Coahuila.* Malerische mexikanische Gestalten erscheinen, die Männer in *Sombreros* u. Scharlach-*Serapes*, die Weiber in blauen *Rebozos.* — Die Bahn steigt stetig dem großen mexikanischen Tafelland entgegen (S. 445), zuerst durch dürre und eintönige Gegend. Außer einer gelegentlichen *Hacienda*, aus Stein oder Adobe, sind wenig Häuser zu sehen und der Pflanzenwuchs beschränkt sich auf Yucca-Palmen, Mesquite u. Kaktus. — 25 M. *Nava* (324m); 32 M. *Allende* (375m); 51 M. *Peyotes* (486m); 72½ M. *Sabinas* (340m), in kohlenreicher Umgebung, Knotenpunkt einer Bahn nach (11 M.) *Honda;* 82 M. *Soledad* (370m); 98 M. *Aura* (452m); 123 M. *Hermanas* (396m); 148 M. *Monclova* (586m); 159 M. *Castaño* (748m); 181 M. *Bajan* (842m); 209 M. *Reata* (900m); 223 M. *Treviño* (890m), Knotenpunkt für *Tampico* (S. 450) und *Monterey* (S. 446). — Bei (254½ M.) *Jaral* (1142m), wo die Bahn auf dem großen mexikan. Plateau angelangt ist, wendet sie sich nach W. (r.) und führt nun auf ziemlich ebenem Niveau weiter. Eine Bahn wird von hier nach *Saltillo* (S. 447) gebaut. —

297 M. *Paila* (1190m); 334½ M. *Bola* (1090m), am S.-Ende der großen *Laguna de Parras;* 350 M. *Hornos* (1095m), Knotenpunkt einer Bahn nach (14 M.) *San Pedro;* 369 M. *Matamoras* (1110m).

Bei (383 M.) *Torreon* (1134m; s. unten) erreicht man den *Mexican Central Railway;* von hier bis (1091 M.) *Mexiko* s. R. 102.

Der Mexican International Railway führt weiter nach (540 M. von Eagle Pass) **Durango**, der Hauptstadt des gleichn. Staates, mit 25000 Einw.

102. Von El Paso nach der Stadt Mexiko.

1224 M. Mexikanische Centralbahn *(Ferrocarril Central Mexicano)* in 62 St. (Fahrpreis $ 61.40 mexikan. W., Schlafwagen $ 9; Retourbillette mit 6 monatl. Gültigkeit nach Stadt Mexiko von St. Louis $ 77, von Kansas City $ 71.20, von New Orleans $ 62.85 (V. St.-Währung). Ausflugsbillette (für Inhaber von durchgehenden Tickets nach Kalifornien) von El Paso nach Mexiko und zurück nach Eagle Pass oder umgekehrt $ 40. Dies ist die direkte Bahn zwischen der Stadt Mexiko und dem Westen der Verein. Staaten (Kalifornien). Gepäck wird in El Paso umgecheckt (S. 446) und in Ciudad Juarez untersucht.

El Paso s. S. 424. Die Bahn führt über den *Rio Grande* nach (¾ M.) *Ciudad Juarez*, früher *El Paso del Norte* (1158m); Bahnrestaur.), mit dem mexikan. Zollamt, einer sehenswerten alten Kirche und einem Standbilde von Benito Juarez (S. 455). Die Fahrt geht zunächst durch den Stadt *Chihuahua* und bietet wenig Interesse. Nur Mesquite und Kaktus gedeihen. 30 M. *Samalayuca* (1310m); 96 M. *Ojo Caliente* (1246m); 112 M. *Montezuma;* 139 M. *Gallego* (1660m); 194 M. *Sauz* (1575 m). Dann über die *Chubisca.*

225 M. **Chihuahua** (1412m; *Casa Robinson*, $ 2½-3; *Palacio*, $ 2-2½), die Hauptstadt des gleichn. Staates, lebhafte Stadt von ca. 25000 Einw., in einer von Hügeln umsäumten Ebene.

Hauptsehenswürdigkeit ist die schöne **Parroquia** oder Pfarrkirche, 1711-89 erbaut. Hinter dem *Banco Minero Chihuahuense* bezeichnet ein Denkmal die Stelle, wo *Miguel Hidalgo* und *Ignacio Allende*, die Häupter der Revolution von 1810, 1811 erschossen wurden. Die *Plaza* und *Alamedas* sind hübsch angelegt; sehenswert die alte *Wasserleitung.* — Lohnender Tagesausflug nach den *Santa Eulalia Silberminen.*

Jenseit Chihuahua senkt sich die Bahn; sie überschreitet den *San Pedro* bei (278 M.) *Ortiz* und den *Conchos* bei (325 M.) *Santa Rosalia* (1925m; 6000 Einw.), mit heißen Quellen. — 370 M. *Jimenez* („Himenes“; 1380m; Bahnrestaur.), Stadt von 8000 Einw. am *Florida.* Der Staub auf dieser Strecke der Bahn ist überaus lästig. Von (416 M.) *Escalon* führt der Mex. Northern R. R. nach dem großen Silberminendistrikt von *Sierra Mojada.* — Bei (436 M.) *Saez* (1190m) tritt die Bahn in den Staat *Durango;* sie durchschneidet das *Mapimi-Becken*, in dem Baumwolle, Zuckerrohr, Mais und Weizen gedeihen. Jenseit (514 M.) *Lerdo* (1135m), Stadt von 10 000 Einw., mit Baumwollenhandel, über den *Rio Nazas.*

517 M. *Torreon* (1134m; Bahnrestaur.) ist Knotenpunkt des Mexican International Railway (s. oben). Die Landschaft ist dürr und unfruchtbar; Sandhosen sind nicht selten zu sehen. Die Berge werden höher; einer bei (561 M.) *Jimulco* erreicht eine Höhe von

3120m. Man kommt an zahlreichen großen Haciendas vorüber. Die Bahn steigt stetig gegen die Höhe des mexikanischen Centralplateaus (S. 445) hinan. 614 M. *Symon* (1568m). Bei (642 M.) *Camacho* (1645m) tritt sie in den Staat *Zacatecas.* 695M. *La Colorada* (1830m); 791 M. *Fresnillo* (2090m). Jenseit (766 M.) *Calera* (2140m) wird der Anstieg steiler und die Landschaft gewinnt an Reiz.

785 M. **Zacatecas** (2450m.; *Zacatecano*, $2), Stadt von 50000 Einw., in enger Schlucht romantisch gelegen, ist einer der Mittelpunkte des mexikanischen Silberbergbaus.

Der *Marktplatz*, im Centrum der Stadt (Tramway vom Bahnhof), gewährt einen sehr malerischen Anblick, mit seinem großen Springbrunnen, aus dem die Wasserträger ihren Bedarf zur Versorgung der Stadt entnehmen. Nahe dabei die *Kathedrale* (1612-1752), mit reich skulpierter Fassade, der *Municipalpalast* mit hübschem Hof und die *Münze.* — Bei ausreichender Zeit kann man eins der *Silberschmelzwerke* besuchen, wo die Metallgewinnung in sehr primitiver Weise betrieben wird; den Besuch eines Silberbergwerks unternimmt man besser von Guanajuato (S. 451). — Herrliche Aussicht von der *Bufa*, einer die Stadt überragenden Porphyrkuppe (150m) mit kl. Kapelle. Am 2. März 1871 wurden hier die aufständischen Truppen von Juarez' Streitmacht in blutigem Kampfe besiegt.

Zacatecas ist mit (6 M.) **Guadalupe** durch einen Tramway verbunden, auf welchem die Wagen durch ihre eigene Schwerkraft in 1/2 St. hinablaufen, während sie durch Maultiere in 1-1¼ St. wieder heraufgezogen werden. Sehenswert die Kirche der *Nuestra Señora de Guadalupe* (1721) mit reich geschmücktem Innern und einigen guten Bildern. Das anstoßende alte Kloster enthält eine Erziehungs- und Waisenanstalt. — In Zacatecas und Guadalupe kann man gute Thonarbeiten kaufen.

Jenseit Zacatecas senkt sich die Bahn ziemlich steil (links sitzen), mit schönen Blicken auf die malerische Stadt und die Berge. Auf beiden Seiten erblickt man zahlreiche Silbergruben und Schmelzwerke. Beim Bahnbau waren sowohl vor wie hinter Zacatecas bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. — 823 M. *Soledad.* L. in der Ferne erscheinen gewaltige Berge.

860 M. **Aguascalientes** (1580m; *Central*, *Plaza*, $2; *Bahnrestaur.*), freundliche Stadt mit 30000 Einw. und Hauptort des gleichn. Staats, ist durch seine heißen Quellen bekannt.

Von dem 1 M. ö. von der Stadt gelegenen Bahnhof (Tramway) führt die hübsche *Alameda* (Tramway) nach den Heißen **Quellen** (c. 29° R.), deren jede von einem kleinen Badehause überdeckt ist (Trkg. 15c.). Das unbenutzte Wasser fließt durch einen schmalen Kanal längs der Alameda ab, wo Hunderte der ärmeren Einwohner, Männer, Weiber und Kinder ungeniert im Freien baden. Die besten Bäder, durch eine Leitung von einer reservierten Quelle gespeist, sind unweit des Bahnhofs (Bad 25c.).

Von Aguascalientes nach Tampico, 415 M., Eisenbahn in 32 St. (mit Übernachten in San Luis Potosi). — 68 M. *Salinas*, mit großen Salzwerken. — 142 M. *San Luis Potosi* ist Kreuzungspunkt des Mexican National R. R. (S. 447). — Nun bergab, durch das **San Ysidro* und andere malerische Thäler. Jenseit (255 M.) *Cardenas* (1158m; Bahnrestaur.) senkt sich die Bahn steil hinab in das *Canoas-Thal*-und tritt in den schönen **Tamasopo Cañon.* Zahlreiche Tunnels. — 298 M. *Rascon* (300m; Bahnrestaur.). Die Landschaft bleibt großartig. — 415 M. **Tampico** (30m; *Hot. Robins*), alte Stadt von 7000 E. am *Panuco*, 7 M. von seiner Mündung in den Golf von Mexiko, hat regelmäßige Dampfbootverbindung mit New York, New Orleans, Mobile und andern Häfen.

Bei (890 M.) *Encarnacion* (1855m) überschreitet die Bahn den *Rio Encarnacion* und tritt in den Staat *Jalisco.* — 928 M. *Lagos*

(1875m), Stadt mit 13000 Einw. Jenseit (945 M.) *Pedrito* betritt man den Staat *Guanonuato.* Die Landschaft ist malerisch.

965 M. **Leon** (1786m; *Hotel de Diligencias*, $2), Stadt von 60000 Einw., mit Fabriken von Sattelzeug und andern Lederwaren und von Rebozos (S. 448), besitzt eine *Kathedrale* und mehrere hübsche *Plazas.* Merkwürdig die Hecken von Orgelkaktus. — 986 M. **Silao** (1776m; *St. Julien; Bahnrestaur.*), Stadt von 15000 Einw., mit schönen Kirchen und Gärten.

Von Silao führt eine Zweigbahn durch einen Cañon nach (11 M.) *Marfil*, von wo Tramway durch eine enge Schlucht nach (3 M.) **Guanajuato** (2033m; *Union*, $2), Stadt von c. 50000 Einw., durch ihre Silberbergwerke berühmt. Die Häuser der 1554 gegründeten Stadt liegen in der Sohle oder an den Seiten der Schlucht, überragt von den festungsähnlichen Schmelzhütten. Über der Stadt erhebt sich ein mächtiger viereckiger Fels, der eine weithin sichtbare Landmarke bildet. Das Hauptinteresse in und bei Guanajuato nehmen die **Silberminen** in Anspruch; darunter die *Veta Madre*, angeblich die reichste Erzader in Mexiko. Der Gesamt-Jahresertrag ist jetzt c. $6500000. Die Besichtigung der Minen ist wenig beschwerlich, da steinerne Treppen hinabführen; wegen Erlaubniskarten wende man sich an den Administrador. Auch die Schmelzwerke sind interessant; fast alle werden mit Pferde- oder Maultierkräften in der primitiven Art betrieben, wie sie vor 300 Jahren üblich war. Das große *Alhondijo de Granaditas* oberhalb der Stadt dient jetzt als Gefängnis. Eine Eigentümlichkeit Guanajuatos sind die Wasserträger mit ihren sonderbaren langhalsigen Wasserkrügen.

Weiter durch fruchtbare abwechslungsreiche Gegend. 1004 M. *Irapuato* (1757m). Am Bahnhof werden das ganze Jahr hindurch schöne Erdbeeren zum Kauf angeboten (Körbchen 25-50 c.).

Von Irapuato nach Guadalajara, 163 M., Eisenbahn in 8 St. Diese Bahn führt durch das fruchtbare Thal des *Rio Lerma* und soll bis zur Küste des Großen Oceans weitergeführt werden. Unweit südl. von der Bahn, aber von ihr nicht sichtbar, liegt der große *Lago Chapala.* — Von (146 M.) *El Castillo* führt ein Tramway (4 M.) nach den schönen **Juanacatlan-Fällen* der Lerma, 21m hoch und 180m breit.

161 M. **Guadalajara** (1540m; *Cosmopolita*, $2), die zweite Stadt Mexikos und Hauptstadt von Jalisco (S. 450), mit 95000 Einw., ist ein reicher und blühender Ort mit zahlreichen Fabriken (schöne Thonwaren, Rebozos, Baumwolle, Seide etc.). Fast in der Mitte der Stadt erhebt sich die **Kathedrale,** ein stattlicher 1618 vollendeter Bau mit Kuppel und zwei hohen Türmen. In der Sakristei eine Madonna von Murillo (?). Unweit südl. vonhier liegt die *Plaza de Armas*, umgeben von dem 1818-43 erb. *Sagrario* (N.-Seite), dem *Palast des Gouverneurs* (O.-Seite) und den *Portales de Cortazar* und *de Bolivar* mit reichen Kaufläden (S.- und W.-Seite). An der Plaza Nuñez die Kirche *San Jose*, ein prächtiger moderner Bau, mit Gold und Farben reich geschmückt (Baukosten angeblich $1000000). — Auf der N.-Seite der Stadt das besuchenswerte *Hospital de Belen;* auf der S.-Seite, unweit der hübschen *Alameda* (Militärmusik), das mächtige *Hospicio de Pobres* (1000 Insassen), mit schönen blumenreichen „patios“ (Höfen) und Abteilungen für Männer, Frauen und Kinder (dabei ein Kindergarten und eine Kleinkinderbewahranstalt), sowie für Taubstumme und Blinde. Der von der Alameda südl. auslaufende **Paseo* ist eine beliebte Promenade zu Fuß oder Wagen. Zu erwähnen sind ferner das *Zuchthaus*, nach dem Radialsystem (Zutritt gestattet), der *bischöfl. Palast*, die *Münze*, das *Stadthaus* und das stattliche *Teatro Degollado.* Auch *San Pedro* und andre Punkte in den Vorstädten verdienen einen Besuch.

1017 M. *Salamanca* (1730m). Bei (1042) *Celaya* (1758m; 30000 E.), durch seine *dulces* (Süßigkeiten, die Schachtel 15-50 c.) bekannt, kreuzt die Bahn die Mexikan. Nationalbahn (R. 100) und tritt jenseit (1060 M.) *Mariscala* in den Staat *Querétaro.*

1071 M. **Querétaro** (1800m; *Bahnhofshotel*), malerische Stadt von 36 000 Einw., liegt freundlich in fruchtbarem Thal, überragt von den Kuppeln und Türmen zahlreicher Kirchen, unter denen die *Kathedrale* und *Santa Clara* besonders hervorzuheben sind. In der Umgegend werden Opale in großer Menge gefunden (beim Kauf einige Sachkenntnis wünschenswert).

Das Hauptinteresse von Querétaro knüpft sich an die letzten Tage des unglücklichen Kaisers Maximilian, der hier 1867 von den republikanischen Truppen unter Escobedo eingeschlossen wurde. Die Stadt ergab sich am 19. Mai; einen Monat später wurde Maximilian mit seinen Anhängern Miramon und Mejia auf dem *Cerro de las Campanas*, einem Hügel auf der W.-Seite der Stadt, erschossen. Der Ort ist jetzt durch drei Denkmäler bezeichnet und bietet einen schönen Blick auf das in Grün eingebettete Querétaro. Das *Kapuzinerkloster*, in dem der Kaiser vor seiner Hinrichtung eingesperrt war, ist jetzt Privathaus, doch wird Besuchern das Zimmer Maximilians gezeigt.

Jenseit Querétaro führt die Bahn unter dem schönen **Aquädukt* hindurch, der von dem Marquis de Villar del Aguila 1726-38 zur Versorgung der Stadt mit Wasser erbaut wurde. Von den Bogen sind einige 30m hoch. Links liegt 2 M. von Querétaro in malerischer Schlucht die große *Hercules Mill*, die größte Baumwollenspinnerei in Mexiko (1800 Arbeiter; Besuch gestattet).

Auf dieser Strecke der Fahrt erblickt man unabsehbare Felder der *Maguey* oder *hundertjährigen Aloë (Agave Americana)*, von den Mexikanern wegen ihres Saftes angebaut, aus dem das Nationalgetränk *Pulque* bereitet wird. Die Pflanzen sind manchmal 3-4m hoch. Ein Likör namens *Mescal* wird durch Destillation aus den Blättern der Maguey gewonnen, ein anderer *(Tequil)* aus ihren Wurzeln; auch die Fasern und Dornen werden zu gewerblichen Zwecken benutzt.

Jenseit (1105 M.) *San Juan del Rio* (1903m; Bahnrestaur.), mit 15000 E., steigt die Bahn ziemlich steil, führt über die Ebene von (1123 M.) *Cazadero* und erreicht ihren Kulminationspunkt (2480m) gleich hinter (1148 M.) *Marques*. Die Hinabfahrt von hier nach Mexiko ist herrlich. — 1174 M. *Tula* (2030m; Hotel de Diligencias), Stadt von c. 1700 E., soll angeblich von den Tolteken gegründet sein und enthält interessante ihnen zugeschriebene Überreste (Führer im Hotel). — Jenseit (1185 M.) *El Salto*, wo eine Zweigbahn des Mexican National R. R. mündet, führt die Bahn am (r.) *Tajo de Nochistongo* entlang, einem von den Spaniern 1607-8 angelegten Kanal zur Ableitung der Seen im Thal von Mexiko (S. 453), $1^1/_2$ M. lang, 80-100m br. und 40-50m tief. Vorn erscheinen die majestätischen Schneegipfel des *Ixtaccihuatl* und *Popocatepetl* (S. 456). Die Bahn steigt wieder etwas. 1195 M. *Huehuetoca* (2258m.)

1224 M. *Mexiko*, s. unten.

102. Die Stadt Mexiko.

Bahnhöfe. *Mexikan. Central-* und *Mexikanische Eisenbahn*, Buena Vista, an der W.-Seite der Stadt; *Mexikanische Nationalbahn*, Colonia Arquitectos, im SW.; *Interoceanische Bahn*, San Lazaro, im O.; *Irolo Station* (Hidalgo & N. E. R. R.), Peralvillo, im NO.

Hotels (vgl. S. 445). Iturbide, Av. Oriente 4, No. 73, die ehem. Residenz des Kaisers Iturbide, großes Haus mit Innenhof, Z. von $1 (Auf-

zug); Hotel del Jardín („Hardihn"), Av. Oriente 6, No. 5, wird gelobt, $3-6; San Carlos, Calle Sur 1, No. 421, Z. von $1; Guardiola, $1-3; American, Gillow, $1-3; Comonfort, $1-1½. Bazar. — **Restaurants** in den vorgenannten Hotels; Café de Paris; Recamier; Concordia; Café Anglais; Cantabro; Fonda San Agustin (eine der besten mexikan. *Fondas*, mit einheimischer Küche).

Tramways (von Maultieren gezogen) durchschneiden die Stadt nach allen Richtungen (Fahrpreis 1. Klasse 6c., nach den Vorstädten 12-25c.). — **Droschken** (Coches de sitio) giebt es in drei verschiedenen Klassen, durch blaue, rote und gelbe Blechfähnchen bezeichnet; Fahrpreise für jede Person $1, 75c. und 50c. die Stunde, 50, 40c. und 25c. die ½ Stunde oder einen Teil derselben (Einzelfahrt). Die Taxe von den Bahnhöfen nach dem Hotel incl. Handgepäck entspricht ungefähr dem Stundenpreise. Doppelte Taxen nach 10 U. Abend und an Sonn- und Feiertagen.

Bäder. *Faehr* (38-75c.); im Iturbide-Hotel (25-38c.; s. oben); *Pane*, *Blasio*, *Osorio*, am Paseo de la Reforma (25c.-$1).

Theater. *Teatro Nacional* (im Winter gute Opernvorstellungen), Calle Sur 1, am Ende der Aven. Oriente 2; *Teatro Principal*, Calle Sur 1, 434; *Teatro Arbeu*, Aven. Oriente 12; *Teatro Hidalgo*, Aven. Oriente 16.

Orrin's Circus, Plaza Villamil, Av. Poniente 3.

Kaufläden. Mexikan. Kuriositäten, Photographieen, Reisebücher, Karten etc. bei *Spaulding*, Av. Or. 8, 167; *Richard Klein*, Av. Oriente 4, 328; etc. Andre gute Läden in der Av. Oriente 4 und Av. Poniente 4 (früher Calle de los Plateros und Calle de San Francisco) und der Av. Poniente 1 (früher Calle de Cinco de Mayo). — **Bankiers**: *Ernst Benecke Nachf.*, Av. Oriente 8, 321; *A. Jacot*, Calle Sur B 5, 415.

Postamt, am N.-Ende des Palacio Nacional (S. 454).

Deutsche Ärzte: *Dr. Paul Fichtner*, Ca. Sur 203; *Dr. Ad. Schmidtlein*, Av. Oriente 8, 136; *Dr. F. Semeleder*, Ca. Sur 1, 1018. — **Apotheken** (Boticas): *Dr. Fr. Kaska*, Ca. Sur 3, 423; *E. Kentzler*, Av. Oriente 4, 84; *A. Schmitz & Co.*, Ca. Sur 803.

Deutche Vereine. *Deutsches Haus*, Calle Sur 1, 609; *Deutscher Verein*, Ca. Sur B. 1, 55.

Deutsche Gesandtschaft, *Dr. E. v. Winkler*, Hotel del Jardin. Deutscher Generalkonsul: *P. Kosidowski*, Av. Or. 8, 231.

Mexiko (2277 m), die Hauptstadt der mexikan. Republik, liegt inmitten des *Thals von Mexiko* in einem Teil des ehemaligen Bettes des *Texcoco-Sees.* Die Stadt hat c. 330000 Einwohner, größtenteils Vollblut-Indianer oder Mestizen, sowie c. 400 Deutsche und Österreicher und 1000 Amerikaner und Engländer. Die Straßen sind im allgemeinen breit, aber schlecht gepflastert und unsauber; die Häuser meist aus Stein, die öffentlichen Gebäude zum Teil sehr stattlich. Das Klima ist gleichmäßig, aber durch die Ausdünstungen der Seen und die mangelhafte Drainierung ungesund.

Die spanische Stadt Mexiko wurde 1521 auf der Stelle des alt-aztekischen *Tenochtitlan* gegründet, dessen Bevölkerung sich nach der Tradition auf 300000-500000 Seelen belief. Die neue Stadt hatte im J. 1600 15000 Einw., 1746 90000 und 1800 c. 120000. Viele fruchtlose Versuche das Thal von Mexiko trockenzulegen sind unternommen worden, und umfangreiche neue Arbeiten zu diesem Zweck wurden 1890 mit englischem Kapital begonnen. Der Durchgangshandel der Stadt ist bedeutend. Fabriziert werden Cigarren, Gold- und Silbersachen, Thonwaren, Federschmuck, Lederarbeiten, Papier, Heiligenbilder und Hüte.

Unter den Sehenswürdigkeiten der Stadt steht voran die ***Kathedrale** *(Iglesia de la Asuncion de Maria Santisima)*, an der N.-Seite der Plaza de la Constitucion oder Plaza Mayor, 5-10 Min. Gehens vom Hot. Iturbide und den andern großen Hotels. Dieselbe

wurde an der Stelle des aztekischen Haupttempels *(Teocalli)* 1573 im spanischen Renaissancestil begonnen und 1667 eingeweiht; die 66m h. Türme wurden erst 1791 vollendet. Das Gebäude ist (von N. nach S.) 129 m lang, 60 m breit und 55 m hoch.

Das Innere, im dorischen Stil mit gotischen Anklängen, macht trotz der wenig passenden modernen Altäre und des hölzernen Fußbodens einen imposanten Eindruck. Die schöne Kuppel ist mit Gemälden geschmückt. Der Chor, in der Mitte der Kirche, hat reich geschnitzte Chorstühle. An die Seitenschiffe schließen sich Reihen von Kapellen, unter denen die *Capilla San Felipe de Jesus*, mit dem Grabmal des Kaisers Iturbide (1790-1824), die *Cap. de las Reliquias*, mit Gemälden von Märtyrern von Juan de Herrera, und die *Cap. San Pedro* hervorzuheben sind. Auch die *Sakristei* und das *Kapitelhaus* enthalten gute Bilder. Die Köpfe von Hidalgo, Allende, Jimenez und Aldama sind unter dem *Altar de los Reyes* in der Apsis beigesetzt. — Die Besteigung eines der Türme ist wegen des trefflichen Überblicks über Stadt und Umgebung nicht zu versäumen (Trkg. 12½ c.).

An der O.-Seite der Kathedrale erhebt sich der **Sagrario Metropolitano*, die erste Pfarrkirche der Stadt, in ihrer jetzigen Gestalt 1749-69 erbaut und 1858 restauriert, in dem überladenen Stil des spanischen Architekten Churrigera (Ende des XVII. Jahrh.). — Vor dem Sagrario steht das *Martinez Monument*, auf dem die geographische Höhen- und Breitenlage der Stadt, die wechselnden Niveaus des Texcoco-Sees etc. verzeichnet sind.

Die Mitte der Plaza de la Constitucion nimmt der hübsche *Zocalo-Garten* ein, wo Di., Do. u. So. 10-1 Vm. u. 7-11 Nm. eine Musikkapelle spielt. Viele Tramway-Linien gehen von diesem Platze ab.

An der O.-Seite der Plaza steht der mächtige **Palacio Nacional**, 205 m lang, zum großen Teil von Regierungsbehörden eingenommen (Inneres So. und Do. zugänglich). Sehenswert der große *Salon de Embajadores* (Gesandtensaal), mit Bildnissen mexikanischer Berühmtheiten, und der *Senats-Saal*. — Auf der S.-Seite des Platzes der *Palacio Municipal* oder *del Ayuntamiento*, das *Stadthaus* (früher *La Disputacion* genannt) und das *Portal de las Flores* (Kaufläden); an der W.-Seite das *Portal de Mercaderes*. — S. ö. von der Plaza ist der Haupt-Markt der Stadt.

Hinter dem Palacio Nacional (Eingang von Avenida Oriente 2) liegt das ***National-Museum** (tägl. 10-12 geöffnet).

Den wertvollsten und interessantesten Teil der Sammlungen bilden die *mexikanischen Altertümer* (aus Yucatan etc.), darunter der berühmte *aztekische Opferstein* und der *aztekische Kalender*. Auch die *historischen Sammlungen* sind interessant. Vgl. den Katalog (engl. Übersetzung von *W. W. Blake*).

Etwas weiter ö., in der Calle Sur A 13, ist die **Escuela de Bellas Artes** oder *de San Carlos* (Akademie der schönen Künste; 10-12 geöffnet), mit guten italienischen und vlämischen Bildern sowie ältern und modernen mexikan. Werken (*Las Casas die Indianer beschützend, von *Felix Parra*, u. a.).

W. von der Kathedrale, am Anfang der Calle Sur 5 (früher Calle del Empedradrillo), der *Monte de Piedad* oder das Leihhaus (1773 gegründet). Wertvolle und merkwürdige Gegenstände sind hier manchmal zu billigen Preisen zu erstehen.

Die Avenida Oriente 4 mit ihrer Fortsetzung Avenida Poniente 4 (früher Calle de Plateros und Calle de San Francisco), die Haupt-Geschäftsstraße der Stadt, führt von der Plaza Mayor w. zur ($^1/_2$ M.) ***Alameda,** einem schönen öffentlichen Garten, mit prächtigen Buchen und den mannigfachsten blühenden Bäumen und Büschen (häufig Konzert; So. Vm. 10-1 Freikonzert und Promenade der eleganten Welt). — Die Avenida Poniente 1 (früher Calle de Cinco de Mayo), die nördl. Parallelstraße der Ave. Poniente, gleichfalls mit reichen Läden, mündet w. auf das Nationaltheater (S. 453).

Bei den Buena Vista-Bahnhöfen (S. 452) und neben dem *Guerrero-Garten* liegt die Kirche *San Fernando*, deren Friedhof die Gräber von Juarez (schönes Denkmal), Miramon (S. 452), Mejia (S. 452), Zaragossa, Guerrera, Comonfort und andern hervorragenden Mexikanern enthält.

Zu erwähnen sind ferner die *Biblioteca Nacional* (fast 200000 Bde.), in der Av. Oriente 10, Ecke Calle Sur 3, unweit s. w. von der Plaza Mayor; die *Casa de Moneda* (Münze), in der Av. Oriente 11; die *Mineria* (Bergschule), Av. Oriente, bei der Alameda; die *Cámara de Disputados* (Abgeordnetenhaus), im ehem. Teatro Iturbide, Ecke von Av. Oriente 5 und Calle Norte 1; die Kirche *Santo Domingo*, auf der gleichn. Plaza, unweit nördl. der Kathedrale; die *Escuela de Medicina*, der letzteren gegenüber, 250 Jahre lang Inquisitionspalast; die *Iglesia de la Santisima*, mit reich skulpierter Fassade, $1^1/_4$ M. ö. von der Kathedrale; etc.

Die fashionable Wagenpromenade der Mexikaner ist der schöne Paseo de la Reforma, der bei der Alameda beginnt und s. w. nach (2 M.) Chapultepec (s. unten) führt (Konzert Do. u. So. 4-6 Nm.). Am Eingang steht ein Reiterstandbild *Karls IV. von Spanien;* die Glorietas oder Rundelle (120 m im Durchmesser), die sich später häufig wiederholen, sind mit Denkmälern von *Columbus*, *Guatemozin* (dem letzten azketischen Kaiser), *Juarez* etc. geschmückt. Schöne Aussicht auf den Popocatepetl und Ixtaccihuatl (S. 456).

Umgebungen von Mexiko.

Die Haupt-Sehenswürdigkeit in der unmittelbaren Nähe der Stadt ist der ***Palast von Chapultepec**, auf einem Felshügel am Ende des Paseo de la Reforma schön gelegen (s. oben; auch mit dem Tacubaya Tramway von der Plaza Mayor zu erreichen; $14^1/_2$ c.). Das gegenwärtige Gebäude, das die Stelle von Montezuma's Palast einnimmt, stammt von 1783-85, mit späteren Anbauten. Es ist Sitz des Präsidenten Porfirio Diaz und der nationalen Militärschule (350 Kadetten). Die schönen alten Cypressen (Cupressus disticha) in dem den Palast umgebenden Wäldchen haben z. T. eine Höhe von 36 m und einen Umfang von 9-12 m. Ein Denkmal erinnert an die Kadetten, die bei der Verteidigung des Palastes gegen die Amerikaner fielen. Jenseit des Hügels ist das Schlachtfeld von *Molino del Rey* (3. Sept. 1847). Von den Wällen Aussicht auf die Stadt und das Thal von Mexiko, im Hintergrunde Popocatepetl und Ixtaccihuatl. — Von Chapultepec kann man den Ausflug (Tramway, $1^1/_4$ M.) nach *Tacubaya* fortsetzen, mit der National-Sternwarte, einem naturhistor. Museum, zwei Kirchen, einem aufgehobenen Kloster und schönen Privatgärten.

$2^1/_2$ M. nördl. von der Stadt (Tramway von der Plaza Mayor, $12^1/_2$ c.) liegt **Guadalupe Hidalgo,** mit dem Heiligtum der Muttergottes von Guadalupe, der Schutzheiligen von Mexiko und speziell der Indianer. Die h. Jungfrau erschien angeblich 1351 einem Indianer, Juan Diego, auf dem nahen Hügel von Tepeyacac. Am Fuß desselben steht die große Kirche, der

Nuestra Señora de Guadalupe, 1709 vollendet, mit einem wunderthätigen Bilde der Jungfrau, auf Diego's „Tilma“ (Mantel) abgedruckt. Auf dem Gipfel des Hügels die *Capilla del Cerrito* und dicht dabei eine zweite Kapelle über einer heiligen (kohlensauren) Quelle. Das sonderbare Denkmal auf dem Gipfel wurde von einem dankbaren Seemann errichtet.

Die merkwürdigen *Chinampas-* oder *schwimmenden Gärten*, bei den Dörfern (2 M.) *Santa Anita* und (3 M.) *Ixtacalco*, sind auf dem südl. von der Stadt auslaufenden **Viga-Canal** zu erreichen (Tramway von der Plaza zum Kanal 6 c.; Boot nach Santa Anita und zurück c. \$ 3/4-1, nach Ixtacalca \$ 2). Dieser interessante Ausflug sollte mindestens bis Santa Anita nicht versäumt werden, wegen des Volkslebens am besten Sonntags. Die Boote haben eine entfernte Ähnlichkeit mit venezian. Gondeln. Unterwegs besuche man die *Hacienda des Don Juan Corona*, mit einer Sammlung von Merkwürdigkeiten und einer Waisenschule. Die „schwimmenden Gärten“ sind kleine Stücke festen Landes, durch schmale Kanäle getrennt und zur Gemüsezucht benutzt. Der Kanal endet beim (8 M.) *Lago de Xomilicho.*

In *Popotla*, 2 M. w. von der Stadt (Tramway von der Plaza, 12 c.) steht der berühmte **Arbol de la Noche Triste**, oder Baum der Trauernacht unter dem Cortez in der Nacht nach der Vertreibung der Spanier aus Mexiko (1. Juli 1520) geweint haben soll. Es ist eine Art Cypresse (S. 455). Der Tramway geht weiter nach *Tacuba* und (2 1/2 M.) *Atzcapotzalco* (18 c.).

Ausflüge mit Trambahn auch nach *Dolores*, *Mixcoac* und der *Castañeda*, *La Piedad*, *San Angel*, *Tlalpam* und andern Punkten.

Die beiden imposanten schneebedeckten Vulkane **Popocatepetl** (5420 m) und **Ixtaccihuatl** (5105m) treten in der Umgebung von Mexiko überall hervor. Der erstere wird zuweilen von *Amecameca* (2532 m) am Interoceanic Railway bestiegen, doch ist die Besteigung sehr beschwerlich und nur rüstigen geübten Bergsteigern anzuraten. Führer und Pferde sind in Amecameca zu haben, Proviant mußvon Mexiko mitgebracht werden. Die Tour erfordert 2-3 Tage und kostet c. \$ 40 für einen Einzelnen und \$ 25 für jede Person, falls mehrere zusammen gehen.

Andere Ausflüge mit Eisenbahn nach *Texcoco* (25 M.; Interoceanic Railway), auf dem Standort der alten Stadt der Chilkimeken, mit aztekischen Überresten; nach *Toluca* (s. S. 457); *Orizaba*, *Cordoba* oder *Paso del Macho* (S. 458); nach *San Juan Teotihuacan* (s. unten), nach *Puebla* (S. 457) etc.

Von Mexiko nach *El Paso* s. R. 102; nach *Laredo* s. R. 100; nach *Eagle Pass* s. R. 101; nach *Vera Cruz* s. R. 104.

103. Von der Stadt Mexiko nach Vera Cruz.

263 M. Mexikan. Eisenbahn *(Ferrocarril Mexicano)* in 11 1/2 St. (Fahrpreis c. \$ 14). Nur 33 Pfund Reisegepäck sind frei. — Ein Ausflug auf dieser Bahn bis Orizaba oder Paso del Macho ist wegen der prachtvollen Landschaften beim Abstieg vom mexikan. Plateau zur Küste sehr zu empfehlen. Aussichten rechts.

Mexiko s. S. 452. Die Bahn steigt in n. und n. ö. Richtung, an (l.) *Guadalupe* (S. 455) und (r.) dem *Texcoco-See* (S. 453) vorbei, und durchschneidet dann unabsehbare Pflanzungen von Maguey (S. 452). Im S. steigen der Popocatepetl und Ixtaccihuatl auf. — 27 M. *San Juan Teotihuacan*, mit zwei interessanten „Teocallis“ oder Pyramiden, der Sonne und dem Monde geweiht, wie man glaubt, aus vor-toltekischer Zeit (c. 2 M. l. von der Bahn). Die erstere ist 65m hoch und an der Basis 230 zu 220m breit; die andre ist kleiner. — 34 M. *Otumba* war Schauplatz einer mörderischen Schlacht zwischen den Spaniern und Tolteken (8. Juli 1520). — 48 M. *Irolo* (2450m) und (57M.) *Apam* sind zwei Hauptcentren des „Pulque“-Handels (S. 452). Die Bahn tritt in den Staat *Tlaxcala*. Bei (77 M.) *Guadalupe* (2540m)

werden s.ö. Malinche und Orizaba sichtbar. — 86 M. *San Luis Apizaco.*

Von Apizaco nach Puebla, 29 M., Eisenbahn in 1½ St. — Schöner Blick auf die l. aufragende *Sierra Malinche* (4100 m) sowie s. w. auf den Popocatepetl, Ixtaccihuatl und ö. auf den Orizaba. — Von (10 M.) *Santa Ana* führt ein Tramway (5 M. w.) nach der alten Stadt *Tlaxcala*, mit interessanten Kirchen, Erinnerungen an Cortez und andre Spanier des XVI. Jahrh. (in der Casa Municipal) etc. — Jenseit (22 M.) *Panzacola* ist die Pyramide von *Cholula* (s. unten) r. sichtbar.

29 M. **Puebla** (2170 m; *Diligencias*, *Universal*, $ 2), die Hauptstadt des gleichn. Staates, mit c. 80000 Einw., wurde 1551 gegründet und ist eine der angenehmten Städte des Landes. Die Verwendung glasierter buntfarbiger Ziegel beim Aufputz der Häuser außen und innen giebt ihr ein charakteristisches Gepräge. Als Reiseerinnerungen sind die hier verfertigten Gegenstände aus Onyx, Körbchen und Matten aus buntem Stroh und Thonwaren zu empfehlen. Die **Kathedrale*, aus der Mitte des XVII. Jahrh., mit späteren Zuthaten, steht der von Mexiko an Größe und Bedeutung wenig nach und ist ihr an reichem innern Schmuck überlegen. Die Kirche, im spanischen Renaissancestil, hat eine Kuppel über der Vierung, Tonnengewölbe und zwei hohe Türme (Aussicht). Im Innern sind die Onyx-Verzierungen, das Täfelwerk, die Bilder, Wandbehänge, Altäre und Orgel bemerkenswert. — Sehenswert sind auch die Kirchen *San Francisco*, *La Compania* und *Nuestra Señora del Carmen.* Unweit des Bahnhofs ein großes *Zuchthaus.* Hübsche Promenade auf dem **Paseo*, am *Rio Atoyac.* — Nicht zu versäumen ist der Besuch des *Fort Guadalupe*, auf dem Hügel, wo die Schlacht des „Cinco de Mayo“ (5. Mai 1862) stattfand, die mit dem Rückzuge der Franzosen nach Orizaba endete. Herrliche *Aussicht auf den Popocatepetl, Ixtaccihuatl, Orizaba und Malinche.

Eine Zweigbahn führt von Puebla nach (8 M. w.) *Cholula* (2106 m; 5000 E.), mit interessanten Kirchen und der berühmten **Pyramide von Cholula**, einem künstlichen Hügel von in der Sonne getrockneten Ziegeln und Lehm, 62 m hoch, mit einer Basis von 300 m im Quadrat. Sie ist in Terassen erbaut, von denen drei deutlich zu erkennen sind. Zum Gipfel, einer Plattform von 50 m im Quadrat mit der Kirche der *Virgen de los Remedios*, führt ein aus Stein gepflasterter Zickzackweg, der in einer Treppe endigt. Prächtige *Aussicht. Die Erbauung der Pyramide wird den Olmeken oder Tolteken zugeschrieben; Zeit und Zweck sind unbekannt.

137 M. *San Andres* (2430m) ist Ausgangspunkt für die Besteigung (schwierig) des l. aufragenden ***Pico de Orizaba** oder **Citlatepetl** (5560 m), des höchsten Berges in Mexiko und Nordamerika. — Bei (152 M.) *Esperanza* (2432 m; Bahnrestaur.) erreicht die Bahn den Ostrand der mexikanischen Hochebene und senkt sich nun in äußerst steilem Abstieg zur Küste hinab; in umgekehrter Richtung werden die Züge von mächtigen doppelköpfigen Fairlie-Lokomotiven hinaufgeschleppt. Die Landschaft ist auf dieser Strecke besonders großartig, der Bahnbau hochinteressant. Der Pflanzenwuchs entfaltet bei der Annäherung an die *Tierra Caliente* oder heiße Zone des Küstengürtels tropische Üppigkeit: Orangen-, Limonen-, Citronen-, Bananen- und Granatbäume, Zuckerrohr, Palmen, Kaffeestauden und eine Fülle schöner blühender Bäume und Sträucher. — Jenseit (156 M.) *Boca del Monte* (2215 m), wo man r. 900 m tief ins Thal hinabblickt, führt die Bahn auf einer Terrasse am Bergabhang entlang, durch Tunnels und über Brücken. — 166 M. *La Bota.* Bei (169 M.) *Maltrata* (1690 m) das liebliche Thal von *La Joya* („das Juwel“). Etwas weiter durch die wilde Schlucht der **Barranca del Infiernillo*; in der Tiefe (180 m)

der *Rio Blanco.* Vor Orizaba umzieht die Bahn den *Cerro del Borrego,* wo eine kleine Abteilung Franzosen 1862 einen weit überlegenen mexikan. Angriff zurückschlug.

181 M. **Orizaba** (1270m; *La Borda*, *Diligencia*, $ 2), altertümlicher Ort mit 15000 Einw. und Hauptstadt des Staates *Vera Cruz*, am SO.-Fuß des gleichn. Berges (s. oben) im Thal des *Rio Blanco* gelegen. Die Kirchen enthalten zahlreiche Werke des einheimischen Malers Barranco. Vorzügliches Obst ist hier billig zu haben. Die rotgedeckten Hütten in dieser Gegend machen einen echt tropischen Eindruck. — Jenseit Orizaba kreuzt die Bahn die **Metlac-Schlucht* auf 28 m h. Brücke; weiter noch mehrere Brücken und Tunnels. 192 M. *Fortin;* 197 M. *Córdoba* (826m); 210 M. *Atoyac* (460m); etwas weiter die malerischen *Atoyac-Fälle.* 216 M. *Paso del Macho* (475 m). Die Landschaft wird nun einförmig und wer nicht in Vera Cruz zu Schiff gehen will, kehrt hier besser um. — Bei (237 M.) *Soledad* auf langer Brücke über den *Jamapa.* — 254 M. *Tejeria.*

263 M. **Vera Cruz** (*Diligencias*, $ 2½; *Hotel de Mexico*, $ 2), Hafenstadt am *Golf von Mexiko*, mit 24000 Einw., liegt in einer unfruchtbaren sandigen Ebene und enthält für den Touristen wenig Bemerkenswertes. Der Handel ist seit Eröffnung der Bahnverbindungen nach den Vereinigten Staaten zurückgegangen. Das Klima ist heiß und im Sommer sehr ungesund.

Dampfboote fahren von Vera Cruz regelmäßig nach *New York*, *New Orleans*, *Galveston* und andern amerikan. Häfen und können eventuell zur Hin- oder Rückreise benutzt werden (vergl. S. 458).

Von Vera Cruz nach Jalapa, 82 M., *Interoceanische Bahn* in 6 St. — **Jalapa** (1320 m; *Veracruzano*, *Mexicano*, $ 2), malerische alte Stadt von 18000 Einw., in schöner und gesunder Lage, wird als Sommerfrischort viel besucht. Zahlreiche lohnende Ausflüge lassen sich von hier unternehmen. Die durch ihre Knollen bekannte Jalapawinde wird in der Umgegend kultiviert und hat von der Stadt ihren Namen.

REGISTER.

Abkürzungen:
Ala., Alabama.
Ariz., Arizona.
Ark., Arkansas.
B. C., British Columbia.
Cal., California.
Col., Colorado.
Ct., Connecticut.
D. C., Distr. Columbia.
Del., Delaware.
Fla., Florida.
Ga., Georgia.
Ill., Illinois.
Ind., Indiana.
I. D., Indian Territory.
Ia., Iowa.
Kan., Kansas.
Ky., Keutncky.
La., Louisiana.
Mass., Massachusetts.
Md., Maryland.
Me., Maine.
Mex., Mexico.
Mich., Michigan.
Minn., Minnesota.
Miss., Mississippi.
Mo., Missouri.
Mont., Montana.
Neb., Nebraska.
Nev., Nevada.
N. C., North Carolina.
N. D., North Dakota.
N. H., New Hampshire.
N. J., New Jersey.
N. M., New Mexico.
N. Y., New York.
O., Ohio.
Ont., Ontario (Can.).
Ore., Oregon.
Pa., Pennsylvania.
Que., Quebec (Can.).
R. I., Rhode Island.
S. C., South Carolina.
S. D., South Dakota.
Tenn., Tennessee.
Tex., Texas.
Vt., Vermont.
Va., Virginia.
Wash., Washington.
W. Va., West Virginia.
Wis., Wisconsin.
Wy., Wyoming.

Druck von Breitkopf & Härtel in Leipzig.



